



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Ústí nad Labem rozhodl v senátu složeném z předsedy Ing. Mgr. Martina Jakuba Bruse a soudců JUDr. Jiřího Derfla a Mgr. Vojtěcha Salamánka ve věci

navrhovatelů:

- a) **obec Hrobce**, IČO: 00263664
sídlem Ke Hřišti 14, 411 83 Hrobce
- b) **rozVRTaná krajina, z. s.**, IČO: 09318291
sídlem Chodouny 20, 411 71 Chodouny
- c) **Ing. L. M.**, narozen dne X
bytem X

všichni zastoupeni advokátem JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D.
sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor

proti
odpůrci:

Ústecký kraj
sídlem Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

za účasti osob
účastněných na
řízení:

- 1) **obec Židovice**, IČO: 00526479
sídlem Židovice 78, 411 83 Hrobce
- 2) **Správa železnic, státní organizace**, IČO: 70994234
sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
zastoupena advokátem JUDr. Jaromírem Bláhou
sídlem Prvního pluku 206/7, 186 00 Praha 8
- 3) **Mgr. E. M., Ph.D.**, narozen dne X
bytem X
- 4) **Mgr. O. Š.**, narozen dne X
bytem X
- 5) **Česká republika – Ministerstvo dopravy**

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

6) P. K., narozen dne X

bytem X

7) město Chlumec, IČO: 00391387

sídlem Muchova 267, 403 39 Chlumec

zastoupeno advokátem Mgr. Jiřím Nezhybou

sídlem Údolní 567/33, 602 00 Brno

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy – 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/29Z/2024 ze dne 24. 6. 2024

takto:

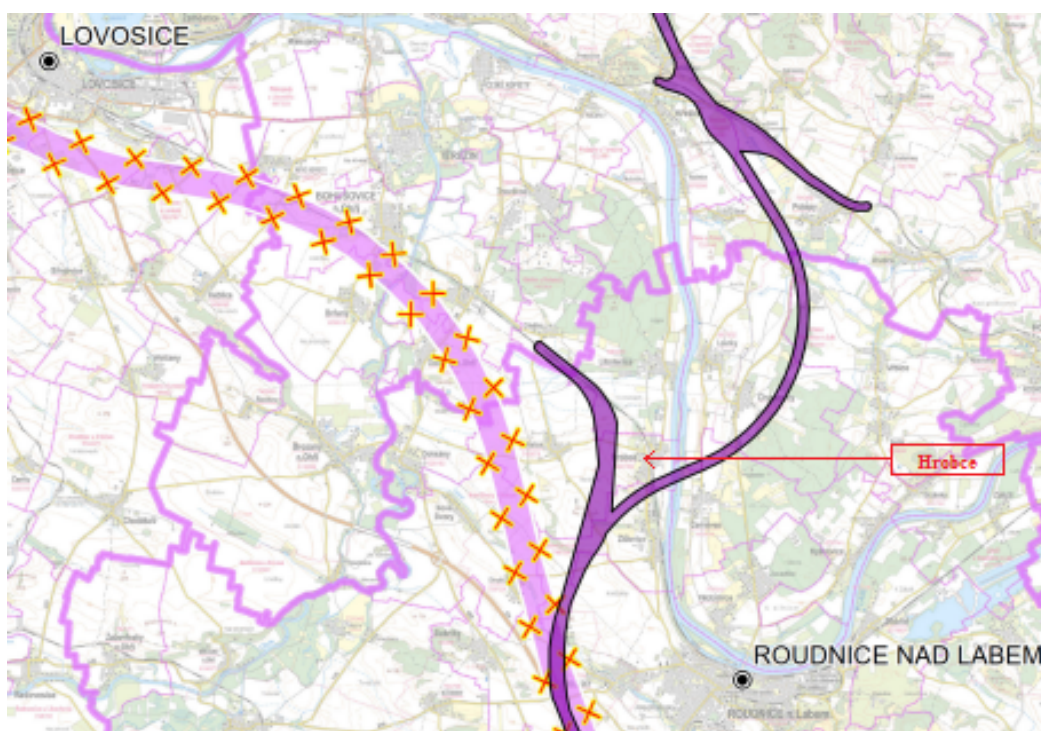
I. Návrh se zamítá.

II. Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů řízení.

III. Osoby zúčastněné na řízení **nemají** právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

1. Zastupitelstvo Ústeckého kraje (dále jen „*zastupitelstvo*“, v citacích též „ZÚK“) usnesením č. 018/29Z/2024 ze dne 24. 6. 2024 vydalo 5. aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „*napadená aktualizace*“, v citacích též „5aZÚR ÚK“). Touto aktualizací *zastupitelstvo* v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „ZÚR ÚK“) vymezilo na území Ústeckého kraje návrhový koridor ŽD1 pro železniční vysokorychlostní trať RS4 v úseku od hranice Středočeského a Ústeckého kraje u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici s Německem (dále jen „*koridor ŽD1*“) a zrušilo koridor územní rezervy VRT – ZR1 (dále jen „*územní rezerva*“).



Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Výřez z výkresu – Schéma šířkového uspořádání koridoru ŽD1 v dotčené lokalitě, červenými křížky značeno zrušení územní rezervy VRT-ZR1; zmíněný výkres je součástí grafické části napadené aktualizace, soud do něj pro lepší orientaci naznačil polohu obce Hrobce.

Návrh

2. V návrhu navrhovatelé zdůvodnili svou aktivní procesní legitimaci. Navrhovatelka a) je obec, v jejímž územním obvodu se nachází *koridor ŽD1*. Její občané budou výstavbou trati v tomto koridoru zasaženi nárůstem hluku a imisí znečišťujících látek do ovzduší, dojde k narušení sociálních vazeb v místní komunitě, krajinného rázu, přírodních a estetických hodnot území obce, k zásahu do práva navrhovatelky a) na samosprávu a k znemožnění dalšího rozvoje obce. Navrhovatel b) sdružuje 11 obcí a jejich občanů; jeho účelem je ochrana přírody, krajiny, vod a prosazování zájmů obcí a jejich obyvatel. Navrhovatel b) tvrdil, že byl v řízení o vydání *napadené aktualizace* zástupcem veřejnosti ve smyslu § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“); ke své aktivní legitimaci odkázal na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 217/2015-182 a na nález Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 59/14. Navrhovatel c) konstatoval, že je vlastníkem nemovitostí dotčených *napadenou aktualizací*. Podle něj dojde výstavbou trati v *koridoru ŽD1* ke snížení jeho životního standardu, ke zvýšení imisí znečišťujících látek do ovzduší a hluku v těsné blízkosti nemovitosti, kde s rodinou žije, a k výraznému narušení krajinného rázu, přírodních a estetických hodnot území obce. Navrhovatel c) podotkl, že je znalý v oblasti plánovacích procesů a v době koupě pozemku se ujistil, že u něj není plánována žádná liniová stavba. Kdyby hrozilo, že mu podobná stavba povede za humny (500 m), nikdy by pozemek nekoupil a stavbu neuskutečnil. Všichni navrhovatelé shodně tvrdili, že dojde k poklesu hodnoty nemovitostí, k zásahu do vlastnického práva a do práva na příznivé životní prostředí. Současně podle nich došlo k zásahu do práva na informace o životním prostředí a do práva na spravedlivý proces.
3. Podle navrhovatelů nebyla *napadená aktualizace* vydána zákonem stanoveným způsobem. Zdůraznili, že zásady územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) představují první soudně přezkoumatelný akt veřejné správy, jehož cílem je prověřit realizovatelnost záměrů vymezených v Politice územního rozvoje (dále jen „PÚR“), předurčují podobu územních plánů a jsou posledním soudně přezkoumatelným nástrojem územního plánování, v jehož rámci lze posuzovat nadmístní záměry dopravní infrastruktury. Podle navrhovatelů nebylo řádně provedeno vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1 stavebního zákona).
4. Navrhovatelé namítali, že *napadená aktualizace* je v rozporu s PÚR, která nevyžaduje přímé napojení centra Ústí nad Labem na vysokorychlostní trať. Zdůraznili, že v PÚR nebylo rozhodnuto o trase koridoru, bylo jen uloženo na základě vybraných variant vymezit koridor. Podle navrhovatelů tak *napadená aktualizace* neplní úkoly z PÚR. Konstatovali, že změna koncepce z vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) na rychlé spojení odporuje koncepci přímého evropského spojení a znevýhodňuje myšlenku nízkoemisní dopravy pro budoucnost. Navrhovatelé upozornili na vnitřní rozpor a zmatečnost v definování pojmu vysokorychlostní železnice (VRT) a pojmu rychlá spojení, který nemá řádné právní ukotvení. Podotkli, že podkladové dokumenty používají pouze pojem VRT, zatímco *napadená aktualizace* naopak pojem rychlá spojení. Podle navrhovatelů je VRT podmnožinou rychlých spojení a *napadená aktualizace* neurčuje, které části železniční dráhy

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

jsou vysokorychlostní, které konvenční a jiné. Dodali, že nelze průkazně doložit, že systém rychlých spojení splňuje nároky na vysokorychlostní železniční dopravu, jak požaduje čl. 83a PÚR. Podle navrhovatelů nebude trať splňovat podmínky VRT, ale půjde o konvenční trať (ruší se nejpřímější spojení VRT – ZR1 s rychlostí 350 km/h, trať povede do centra Ústí nad Labem se zastávkami v Litoměřicích a v Roudnici nad Labem, trasa je koncipována pro osobní i nákladní dopravu); není tak plněn cíl PÚR a požadavky Evropské unie.

5. Podle navrhovatelů není *napadená aktualizace* schopna naplnit parametry čl. 11 odst. 2 písm. a) bodu i) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, (dále jen „nařízení č. 1315/2013“) – požadavek na zvlášť postavené VRT vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší. Zmíněné nařízení, na které odkazuje čl. 83a PÚR, nebylo v průběhu pořizování *napadené aktualizace* nijak vyhodnoceno, ačkoli je právně závazné. *Koridor ŽD1* je veden mimo Lovosice, ačkoli se podle nařízení č. 1315/2013 jedná o významný uzel globální sítě (vnitrozemský přístav a kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy). Navrhovatelé konstatovali, že *koridor ŽD1* má negativní vliv na začlenění České republiky do celoevropského systému železniční, silniční a vodní dopravy. Odůvodnění změny trasy koridoru je podle navrhovatelů nedostatečné.
6. Navrhovatelé dále uvedli, že neexistuje žádné rozhodnutí o výběru variant koridoru a o zrušení koridoru *územní rezervy*, který byl dlouhodobě stabilizován. Navrhovatelé zdůraznili, že podle PÚR měl být koridor vymezen na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy, které však žádným kvalifikovaným rozhodnutím nevybralo žádné varianty koridoru. Studii proveditelnosti z prosince 2020 nelze podle navrhovatelů považovat za dostatečné zdůvodnění zrušení *územní rezervy*, navíc nebyla projednána s obcemi a dohodnuta s dotčenými orgány. Výběr koridoru měl být podle navrhovatelů proveden v procesu pořizování ÚRP (*myslen patrně územní rozvojový plán, pozn. soudu*), nikoli mimoprocením výběrem Ministerstva dopravy nebo Správy železnic.
7. Podle navrhovatelů přináší *napadená aktualizace* významnou destabilizaci území a má zásadní negativní dopad na jednotlivé obce i na samotný projekt VRT (časová a věcná složitost, právní rizika). Navrhovatelé namítali porušení principu legitimního očekávání založeného vymezením *územní rezervy*. K tomu odkázali na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 As 161/2018-44. Podle navrhovatelů je možné navrhnout alternativní koridor až v případě prokázání konkrétních důvodů, proč koridor v trase *územní rezervy* realizovat nelze. Navrhovatelé konstatovali, že neexistují přesvědčivé studie o větší výhodnosti jiného než dosud sledovaného koridoru. Připomněli, že *zastupitelstvo* usnesením ze dne 28. 2. 2022 uložilo při prověření variant posoudit koridor *územní rezervy* z hlediska jeho vlivu na udržitelný rozvoj území. Dodali, že povinnost prověřit územní rezervu vyplývá také z § 23b stavebního zákona.
8. Navrhovatelé uvedli, že byla schválena varianta upřednostňovaná ve věci zaujatou Správou železnic, neboť další varianty včetně *územní rezervy* byly nedostatečně zdokumentovány a nemohlo proběhnout náležité vyhodnocení jejich vlivů. Podle navrhovatelů se ve skutečnosti nejednalo o porovnání tří variant, neboť Ministerstvo obrany ve svém závazném stanovisku označilo za přípustnou jen jedinou (variantu C – *Pod Bulfem*). Navrhovatelé postrádali zdůvodnění potřebnosti a vhodnosti *koridoru ŽD1* (k tomu odkázali na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 1/2009-120) a porovnání s *koridorem územní rezervy*, který je jediný reálný z hlediska průchodnosti územím, možného projednání a potřebného časového horizontu. S odkazem na vyjádření Agentury ochrany

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

přírody a krajiny a vyhodnocení vyjádření dotčených orgánů navrhovatelé konstatovali, že koridor *územní rezervy* míjel zastavěné části obcí, zatímco *koridor ŽD1* prochází zástavbou Křešice-Zahořany a jeho umístění je v rozporu se základními předpoklady PÚR (není dodrženo základní protihlukové opatření – umístění co nejdál od zástavby).

9. V *napadené aktualizaci* i ve vyhodnocení jejích vlivů na udržitelný rozvoj území podle navrhovatelů chybí posouzení ekonomických nákladů a přínosů dané stavby a posouzení její dopravní potřeby. Navrhovatelé poukázali na čl. 3 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, (dále jen „směrnice SEA“). Uvedli, že posuzování variant je vyžadováno i v případě soustavy NATURA 2000, kterou upravuje zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody“) a směrnice Rady č. 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, (dále jen „směrnice č. 92/43/EHS“). K tomu odkázali na rozsudky Nejvyššího správního soudu č. j. 8 Ao 2/2010-644, 3 Ao 1/2007-210 a 1 Ao 7/2011-526, na usnesení téhož soudu č. j. 9 Ao 3/2009-59 a na usnesení Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 5/10. Podle navrhovatelů nebyl vliv záměru umístění koridoru na dotčené území posouzen jako celek včetně umístění terminálu Roudnice nad Labem.
10. Navrhovatelé namítali, že *napadená aktualizace* představuje neproporcionální zásah ve vztahu k obcím, jejich občanům a vlastníkům dotčených nemovitostí. Nový koridor prochází obydlenými oblastmi a negativně se dotkne desítek domů (demolice, nemožnost užívání v důsledku překročení hlukových limitů). Dále navrhovatelé citovali rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 1/2005-98 a usnesení rozšířeného senátu téhož soudu č. j. 1 Ao 1/2009-120. Podle navrhovatelů není *napadená aktualizace* v souladu se zásadou proporcionality a zvolené řešení je v rozporu s kritérii vhodnosti, potřeby a minimalizace zásahů.
11. Neurčitost a nepřezkoumatelnost *napadené aktualizace* spatřovali navrhovatelé v tom, že nelze zjistit konkrétní šíři koridoru v konkrétním místě. Šíře koridoru až 1 200 metrů představuje podle navrhovatelů nedostatečně odůvodněný a neproporcionální zásah do práv dotčených obcí a vlastníků dotčených nemovitostí a je v rozporu s § 2 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Podotkli, že stanovení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu má charakter faktické stavební uzávěry po velmi dlouhou dobu, ačkoli finální stavba bude mít šíři jen několik metrů. Soudní judikatura přitom podle navrhovatelů toleruje koridory o šíři do 600 metrů. Z Geografického informačního portálu Správy železnic, spuštěného dne 14. 8. 2024, navrhovatelé zjistili, že mimo koridor budou zabírány plochy k doplňkové infrastruktuře (např. trafostanice u Židovic o rozloze téměř 10 hektarů – polovina intravilánu obce). Namítali, že vlastníci dotčených pozemků neměli žádnou možnost se proti umístění takových staveb bránit. Nejasně stanovená šíře koridoru způsobila podle navrhovatelů nesprávné vyhodnocení zásahu do zemědělského a půdního fondu (dále jen „ZPF“) a do pozemků určených k plnění funkcí lesa, a tím i nepřezkoumatelnost a nezákonnost vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na životní prostředí (SEA) a na soustavu NATURA 2000.
12. Navrhovatelé dále namítali neproveditelnost záměru, neboť v bodu 69b *napadené aktualizace* je na obce při přípravě územních plánů přenášena povinnost řešit otázky, ke kterým nemají kompetenci, odbornou či finanční kapacitu nebo které nebude možné uspokojivě vyřešit (např. posouzení vlivů na veřejné zdraví). Konstatovali, že většina územních plánů obcí v

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

novém koridoru je již schválena a s tímto koridorem nepočítají. Podle navrhovatelů nebudou obce pořizovat změny územních plánů jen z důvodu úkolů stanovených v *napadené aktualizaci*; tyto změny by musel uhradit oprávněný investor nebo odpůrce. Stanovené úkoly podle navrhovatelů prokazují, že pořizovatel nedostatečně prověřil, zda stavbou nedojde k překročení limitů odpovídajících dostatečné a přiměřené ochraně veřejných zájmů (ochrana veřejného zdraví, životního prostředí, přírody a krajiny) a zda je záměr proveditelný. Navrhovatelé uvedli, že postup pořizovatele byl v rozporu se zásadami zákonnosti (§ 2 odst. 1 správního řádu), minimalizace zásahů do práv a zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu), souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu), povinnosti zjistit všechny důležité okolnosti pro ochranu veřejného zájmu (§ 3 a § 50 odst. 3 správního řádu) a hospodárnosti řízení (§ 6 odst. 2 správního řádu). Pořizovatel rovněž porušil povinnost vyhodnotit vlivy koncepce (včetně kumulativních a synergických); k tomu odkázali na rozsudky Nejvyššího správního soudu č. j. 8 Ao 2/2010-644 a 7 Ao 7/2010-133. Jeho postup byl podle navrhovatelů v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (§ 18 a § 19 stavebního zákona). Podotkli, že při překročených veřejnoprávních limitech využití území musí být prokázáno, že definovanými opatřeními dojde i s očekávaným příspěvkem záměru ke snížení na limitní úroveň a k nápravě nezákonného stavu; jen tehdy lze záměr považovat za akceptovatelný. Navrhovatelé dále citovali rozsudky Krajského soudu v Praze č. j. 50 A 24/2012-64 a Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 a 1 As 236/2018-86.

13. Podle navrhovatelů bylo vyhodnocení SEA nesprávné a nedostatečné. Upozornili na vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 24. 3. 2021 a označili za závažnou procesní vadu, že nebylo předloženo při projednání *napadené aktualizace*. Navrhovatelé zdůraznili, že koridor Praha – Drážďany má republikový (mezinárodní) význam a posuzování jeho vlivů nelze štěpit na izolované posouzení na území jednotlivých krajů. Tato praktika (*salami-slicing*) je podle navrhovatelů nezákonná; k tomu odkázali na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 As 88/2008-301. Navrhovatelé měli za to, že posouzení vlivů nemůže být součástí PÚR, neboť koridory VRT jsou v ní vymezeny jen spojnicemi bodů. Poukázali na souběh VRT Podřipsko a dálnice D8 s tím, že součet dílčích posouzení SEA na úrovni Středočeského a Ústeckého kraje nedokáže posoudit vlivy záměru jako celek, neboť vždy je posouzena izolovaně jen určitá část koridoru v rámci kraje. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 4 As 41/2021-46 navrhovatelé zmínili hierarchii územně plánovacích dokumentací. Poukázali na čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice SEA a § 10a odst. 1 písm. a) a odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů“) s tím, že nestačí izolovaně posoudit dílčí rámec pro část záměru, ale je nutné posoudit celý rámec pro celý záměr. Podle navrhovatelů přitom nebyl posouzen celý systém rychlých spojení podle Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR schváleného vládou dne 22. 5. 2017 (dále jen „*Program rozvoje RS*“), a to z hlediska negativních kumulativních a synergických vlivů spolu s dálniční sítí na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti.
14. Navrhovatelé konstatovali, že dokumenty předložené k *napadené aktualizaci* (zejména SEA) nelze považovat za vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ve smyslu právní úpravy a judikatury Nejvyššího správního soudu (poukázali na rozsudky č. j. 1 Ao 7/2011-547, 8 Ao 2/2010-644 a 3 Ao 1/2007-210). Zdůraznili, že nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy záměru podle *napadené aktualizace* se záměry dálnice D8 (souběžné vedení, překračovány hlukové limity), železničních tratí č. 090, 072, 095 a 096 (křížení, souběh tratí a dálnice D8), terminálů Roudnice nad Labem a Ústí nad Labem (zvýšená přeměšovaná doprava k terminálům nebyla vůbec posouzena) a dalšími lokálními záměry zejména na

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

území města Ústí nad Labem. Navrhovatelé upozornili na nárůst hlukové zátěže a znečištění ovzduší v důsledku nárůstu individuální osobní i nákladní dopravy. Podle navrhovatelů byl porušen bod 3 stanoviska Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2021/7105835 o nutnosti zpracovat posouzení vlivů na životní prostředí pro všechny varianty VRT i s ohledem na širší vztahy a vazby a v případě potenciálních negativních kumulativních nebo synergických vlivů navrhnout kompenzační opatření a monitoring.

15. Tvzení, že *koridor ŽD1* je vymezen převážně mimo zastavěná území, navrhovatelé odmítli jako nepravdivé, neboť trasy přímo protínají obce, které jsou členy navrhovatele b). Z nedávného měření hluku z provozu dálnice D8 podle navrhovatelů plyne existující nadlimitní hlukové zatížení obcí Nová Ves a Ledčice a samoty Vražkov č. p. 48, přičemž záměr VRT bude mít s dálnicí D8 kumulativní a synergické vlivy v oblasti hlukového zatížení. Hlukové zatížení je rovněž problémem pro přivedení trati do centra Ústí nad Labem. Navrhovatelé uvedli, že pořizovatel měl povinnost se zabývat otázkou dodržení nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší s ohledem na stávající zatížení a nepochybné zvýšení zátěže z realizace záměru. Upozornili na jemné částice poléťavého prachu, rakovinotvorný arsen a benzo(a)pyren, které mají významný negativní vliv na lidské zdraví. Podle navrhovatelů chybí posouzení kumulativních a synergických vlivů přesměrování dopravy kvůli terminálům a změnám provozu na stávajících tratích včetně nárůstu provozu nákladní dopravy (hlučnější a těžší – prach a vibrace). Navrhovatelé proto označili záměr za nevhodný a nerealizovatelný. Podle navrhovatelů byl schválením *napadené aktualizace* vytvořen předpoklad pro zatížení území nad míru únosného a přípustného zatížení a pro ohrožení veřejného zdraví a životního prostředí. Odpůrce však hrozbu těchto důsledků (byť zřejmou) adekvátně nevyhodnotil a nepřijal opatření, která by mohla poškození zabránit.
16. Navrhovatelé konstatovali, že *napadená aktualizace* je v rozporu s požadavkem udržitelného rozvoje území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření směřující k nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí (znečištění ovzduší, hluková zátěž). Tím byly podle navrhovatelů porušeny § 12 a § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o životním prostředí“) a § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. c) a m) stavebního zákona. Rovněž nebyla zabezpečena ochrana staveb sloužících k bydlení ve vlastnictví navrhovatelky a) a osob, které zmocnily navrhovatele b), jakožto chráněných objektů ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o veřejném zdraví“).
17. Závěry odpůrce týkající se krajinného rázu a významných krajinných prvků jsou podle navrhovatelů v rozporu se skutečným stavem, neboť v oblasti Roudnice nad Labem a Litoměřic je rovina, tudíž VRT bude v daném území výrazná a viditelná minimálně na 30 km. Most přes Labe, který bude nad stávající železnicí Praha – Ústí nad Labem, podle navrhovatelů rozhodně nebude výškově málo významnou stavbou. Navrhovatelé zdůraznili, že umístění koridoru do těsné blízkosti sídel a v případě obcí Hrobce, Chodouny, Polepy a Křešice dokonce tak, že jsou přímo odděleny místní části, je významným zásahem do vlastnických práv a do kvality života obyvatel. Podotkli, že vymezený koridor zasahuje i obytné domy, tudíž nelze souhlasit s tím, že je umístěn optimálně. Hodnocení SEA podle navrhovatelů připouští mírně negativní vliv na zvláště chráněná území, ale zabývá se izolovaně jen fyzickým vlivem samotného koridoru na zvláště chráněná území a nehodnotí další složky životního prostředí v dané lokalitě zvláště chráněného území (povrchové a

podzemní vody, vliv ražby tunelu, u kterého ani nebyl hodnocen výškový profil, a vliv vibrací). Navrhovatelé dodali, že vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území neuvádí, že koridorem bude zasažen památný strom – chráněná borovice černá u Chodoun (kód ochrany 101885).

18. Podle navrhovatelů bude mít *napadená aktualizace* negativní vliv na záplavové území, který nebyl dostatečně posouzen. Vysvětlili, že změněné odtokové poměry mohou mít fatální následky a způsobit problémy při evakuaci. Obce na své ochranné systémy vynaložily značné prostředky, které by po realizaci VRT přišly vniveč. Podle navrhovatelů nejde jen o bezprostřední okolí toků, ale i vzdálenější místa s nižší nadmořskou výškou. Namítali, že v určitých místech dochází ke kumulaci problémů (koridor v záplavovém území v obytné oblasti a křižování s komunikacemi či vedením vysokého napětí, opatření na omezení hluku), které mohou vést k mnohonásobně vyšším nákladům na realizaci; to však *napadená aktualizace* neřešila. Navrhovatelé dodali, že Ministerstvo zemědělství vydalo dne 28. 1. 2022 Národní plán povodí Labe a navrhlo významné rozšíření aktivní zóny řeky Labe, zejména kolem obce Chodouny, v Křešicích a v dalších obcích v blízkosti Labe. S touto skutečností se však odpůrce nevypořádal.
19. Navrhovatelé konstatovali, že realizace VRT bude mít nepřípustný vliv na podzemní a povrchové vody, odtokové poměry a dostupnost zdrojů pitné vody. I v tomto ohledu je posouzení v *napadené aktualizaci* nedostatečné. Podle navrhovatelů nebyla adekvátně posouzena geologická stavba dotčeného území a otázka, zda je záměr VRT v koridoru ŽD1 z geologického hlediska realizovatelný. Navrhovatelé konstatovali, že § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona ukládá prověřovat geologickou stavbu území a také Agentura ochrany přírody a krajiny ve vyjádření ze dne 24. 3. 2021 doporučila provést podrobný geologický průzkum. To se však nestalo. Navrhovatelé nesouhlasili s hodnocením vlivu na podzemní vody, neboť ten byl v SEA zkoumán jen v souvislosti se stavbou, aniž by byl hodnocen vliv na region a na přístupnost a zachování zdrojů pitné vody pro obyvatele. Připomněli, že *napadená aktualizace* neřeší výškové profily koridoru, byť každá varianta jeho technického provedení (násep, zářez, estakáda, tunel) bude mít jiné vlivy na okolí. Podle navrhovatelů má negativní vliv na hydrogeologické poměry i stavba vysokých náspů, při hloubkovém zakládání staveb se pak vytvářejí hydraulické bariéry a mění se proudění podzemní vody. Navrhovatelé nesouhlasili s tím, že by se případná ztráta kapacity vodních zdrojů měla řešit zajištěním náhradního zdroje. Podotkli, že koridor ŽD1 prochází v těsné blízkosti zdrojů pitné vody nebo je přímo protíná (Chudoslavice – Myštice, Skalice – prameniště, Sebužín – Církvice). Odůvodnění vlivu realizace VRT na povrchové a podzemní vody proto navrhovatelé označili za nedostatečné. Dodali, že v *napadené aktualizaci* nebyla ani vyjasněna kompenzační opatření, ani stanoven postup, jak budou náhradní zdroje určeny. Tím byl podle navrhovatelů porušen bod 21 stanoviska Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2021/7105835.
20. Realizace VRT bude mít podle navrhovatelů nepřípustný vliv na ZPF a posouzení v *napadené aktualizaci* je v tomto ohledu nedostatečné. Navrhovatelé uvedli, že území dotčené koridorem je tradiční zemědělskou oblastí s vysokým významem zemědělské produkce, velkým podílem kvalitní orné půdy a specifickými podmínkami. Na celém území navrhovatelky a) je rozvedena závlaha pro zemědělské plodiny. Navrhovatelé zdůraznili, že všechny varianty koridoru jsou vymezeny na nejkvalitnější orné půdě, což je v rozporu s § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“). Poukázali na rozsudek Nejvyššího správního

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

soudu č. j. 1 AOS 1/2013-85, § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF (povinnost vyhodnotit důsledky navrhovaného řešení ve srovnání s jiným možným řešením) a § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF. Konstatovali, že nebylo provedeno porovnání alternativ na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy č. 3 zmíněné vyhlášky, ani porovnání veřejného zájmu na realizaci VRT a zájmu na ochraně ZPF. Navrhovatelé doplnili, že varianta C – *Pod Bulfem* (tj. schválená trasa *koridoru ŽD1*) přetíná řadu drobných zemědělských pozemků, tudíž tato pole nebude po realizaci VRT možné zemědělsky obdělávat současnou technikou a část pozemků patrně nebude přístupná. Tím podle navrhovatelů dojde k mnohem většímu záboru ZPF, než s jakým počítá *napadená aktualizace*. Navrhovatelé namítali, že v hodnocení SEA nebyl zohledněn dočasný zábor (výstavba), který bude mít devastující účinky na zemědělskou výrobu (odtěžení zeminy, změna odtokových poměrů). Odhad záboru označili navrhovatelé za nekvalifikovaný, neboť nezohlednil existenci závlah a staveb k ochraně před erozní činností vody. Současně připomněli výhody koridoru *územní rezervy* a uzavřeli, že srovnávací tabulky ve vyhodnocení SEA jsou zavádějící.

21. Za nedostatečná považovali navrhovatelé také kompenzační opatření. Konstatovali, že nevycházejí z reálné a pravdivé analýzy, neboť nebyly dostatečně posouzeny kumulativní vlivy na životní prostředí plynoucí z provozování VRT a dálnice D8. Kompenzační opatření jsou podle navrhovatelů velmi obecná a pro celý koridor, nezohledňují specifické podmínky v místech podél koridoru, zejména v tzv. úzkých hrdlech. *Napadená aktualizace* nedostala požadavku na skutečnou proveditelnost a účinnost kompenzačních opatření. Navrhovatelé dodali, že v navazujících procesech již nebude možné dostatečně minimalizovat vlivy záměru na dotčené osoby včetně navrhovatelů a jejich obyvatel a členů.
22. Navrhovatelé dále namítali nedostatečné vypořádání námitek, které proti návrhu *napadené aktualizace* uplatnili. Vypořádání námitek podle navrhovatelů nesplňuje požadavky vyplývající z § 172 odst. 5 a § 68 odst. 3 správního řádu a z rozsudků Nejvyššího správního soudu č. j. 1 AOS 5/2010-169, 9 AOS 3/2011-39 a 1 AOS 3/2008-136. Upřesnili, že odpůrce nereagoval na námitky nepovolitelnosti záměru v dalších fázích, chybějícího rozhodnutí Ministerstva dopravy a rozporu s nařízením č. 1315/2013. Vypořádání námitek týkající se nedostatečnosti SEA označili navrhovatelé za příliš obecné a bezobsažné. Námitky týkající se vymezení koridoru odpůrce podle navrhovatelů vypořádal nesprávně a rovněž nesprávně tvrdil, že toto vymezení v ZÚR nemá žádné přímé důsledky pro vlastníky dotčených pozemků.
23. Navrhovatelé navrhli, aby soud napadené opatření obecné povahy zrušil.

Vyjádření odpůrce k návrhu

24. Odpůrce ve svém vyjádření konstatoval, že jeho úkolem nebylo posuzovat správnost změny celostátní koncepce rychlých železničních spojení. Předmětem *napadené aktualizace* bylo jen prověření variant řešení trasy koridoru předložených Správou železnic s cílem vymezení nejvhodnější z nich v podobě návrhového koridoru. Odpůrci nepříslušelo rozšiřovat návrh Správy železnic o další varianty. Z čl. 83a PÚR podle odpůrce vyplývá, že úkolem připravit podklady pro vymezení koridoru bylo pověřeno Ministerstvo dopravy. Nebylo v gesci odpůrce jakkoli zpochybňovat správnost celostátní koncepce rychlých spojení, hodnotit její soulad s nařízením č. 1315/2013 ani hodnotit způsob výběru variant Ministerstvem dopravy. Odpůrce odmítl tvrzenou zmatečnost v používání pojmů VRT a rychlá spojení. Podotkl, že v *napadené aktualizaci* důsledně používal pojem rychlá spojení a že užívání pojmu VRT v

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

podkladových dokumentech není na újmu srozumitelnosti. Podle odpůrce je *napadená aktualizace* v souladu s čl. 83a PÚR, neboť odpůrce koridor vymezil na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy. Odpůrce uvedl, že po investorovi nelze bez dalšího požadovat, aby zůstal v koridoru *územní rezervy*. Vysvětlil, že při rozsáhlých pracích na výběru nejvhodnějšího trasování VRT, které předcházely procesu pořizování *napadené aktualizace*, byla vyloučena možnost vedení nové železnice v koridoru *územní rezervy*, který míjel Ústí nad Labem. Zásadním pro rozhodování o vedení VRT se podle odpůrce stala strategie přímého propojení evropských sídelních center a zároveň významných českých regionálních center; původní uvažovaná trasa v koridoru *územní rezervy* tak nevyhověla novým požadavkům. Odpůrce zdůraznil, že vymezení územní rezervy nemůže dotčeným subjektům založit jistotu, že tato bude pro plánovaný záměr skutečně využita a že stavba nebude realizována jinde. Podle odpůrce ani stavební zákon nestanoví povinnost při opuštění územní rezervy a situování záměru jinde srovnávat tyto dvě varianty.

25. O potřebnosti, vhodnosti i způsobu vymezení *koridoru ŽD1* rozhodla podle odpůrce vláda schválením PÚR ve vazbě na usnesení vlády č. 389 ze dne 22. 5. 2017, jímž byl schválen *Program rozvoje RS*. Odpůrce popsal, že otázky důsledků změny koncepce, důvodů opuštění *územní rezervy* a postupu při hledání nových variant byly opakovaně diskutovány na jednáních pracovní skupiny ustavené v dubnu 2021, jichž se účastnili zástupci Správy železnic i dotčených obcí. Odpůrce si vyžádal potřebné informace od Správy železnic a nechal je prověřit společností Atelier T-plan, s. r. o. (dále jen „T-plan“); se závěry byli zástupci obcí seznámeni dne 18. 1. 2022. Odpůrce podmínil posouzení návrhu Správy železnic současným posouzením koridoru *územní rezervy*, aby měl jistotu, že předložené varianty nebudou mít horší dopady než trasa vedená v koridoru *územní rezervy*. Poznamenal, že tím však nedoplnil k návrhu Správy železnic čtvrtou variantu k rovnocennému prověření. To ani nebylo možné, protože záměr výstavby trati v koridoru *územní rezervy* nebyl rozpracován. Posouzením tohoto koridoru z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území byla podle odpůrce splněna podmínka uložená usnesením *zastupitelstva* ze dne 28. 2. 2022. Odpůrce odmítl, že by povinnost prověřit koridor *územní rezervy* vyplývala z § 23b stavebního zákona.
26. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 6 Ao 6/2010-103 odpůrce konstatoval, že nebylo možné všem vyhovět, neboť žádná varianta nebyla přijata všemi dotčenými subjekty. Šířka koridoru podle odpůrce odpovídá míře obecnosti ZÚR a představuje kompromis mezi požadavkem přesného vymezení a požadavkem dostatečného prostoru, který umožní upřesnění záměru při zohlednění místních podmínek a koordinaci s dalšími záměry. Vysvětlil, že místa výrazného rozšíření koridoru jsou specifikována v odůvodnění *napadené aktualizace* včetně důvodů, které k nezbytnosti rozšíření vedly. Další zpřesňování koridoru by podle odpůrce neodpovídalo měřítku ZÚR. Odpůrce poznamenal, že zábor ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa se na koncepční úrovni určuje kvalifikovaným odhadem; rozsah a přesnost tohoto odhadu odpovídá měřítku ZÚR. Námitka navrhovatelů, že Správa železnic již seznamuje veřejnost s konkretizovanou podobou svého záměru a že uvažuje o záboru dalších ploch, podle odpůrce nesměřuje proti *napadené aktualizaci*.
27. Odpůrce zdůraznil, že při posuzování vlivů *napadené aktualizace* nemohl zohlednit ani konkrétní umístění stavby v koridoru, ani její konkrétní technické parametry. Řešení konkrétních vlivů stavby i opatření k eliminaci negativních dopadů spadají podle odpůrce do fáze budoucího povolování stavebního záměru. Uvedl, že konkrétní kompenzační

opatření ani prověření jejich účinnosti v celé délce a šířce koridoru na úrovni ZÚR učinit nelze, a proto byla eliminační a minimalizační opatření navržena formou úkolů pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebního úřadu. Podle odpůrce se jedná o standardní postup, nikoli o přenášení jeho povinností na obce nebo účelové rozdělování záměru.

28. K námitkám proti vyhodnocení SEA odpůrce předeslal, že toto posouzení zpracovala oprávněná osoba s autorizací Ministerstva životního prostředí, a to v rozsahu přílohy stavebního zákona a v souladu s metodickým doporučením tohoto ministerstva, které pak k výsledné koncepci *napadené aktualizace* vydalo souhlasné stanovisko. Vyhodnocení SEA pokládal odpůrce za ucelené, řádně odůvodněné a obsahově odpovídající měřítku ZÚR. Podotkl, že stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 24. 3. 2021 nebylo zákonem vyžadovanou součástí návrhu Správy železnic na pořízení *napadené aktualizace*. Podle odpůrce navrhovatelé na jedné straně požadují posouzení vlivů koridoru jednotně na celostátní úrovni, na druhé straně však připouštějí, že PÚR takové posouzení obsahovat nemůže. Odpůrce připomněl, že koordinaci využívání území a zohlednění širších územních vztahů při vymezení koridoru VRT zajišťuje Ministerstvo pro místní rozvoj, které vydalo k *napadené aktualizaci* souhlasné stanovisko. Kumulativní a synergické vlivy byly podle odpůrce hodnoceny v souladu se zmíněným metodickým doporučením na základě zhodnocení stávající zátěže území a odborných předpokladů, jak se tato zátěž v důsledku využití koridoru zvýší. Dále odpůrce poukázal na kapitoly 4, 5 a 6 SEA včetně výkresu A.6.
29. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 odpůrce uvedl, že problematika hluku je v dotčeném území řešitelná, ovšem z úrovně ZÚR nelze přijmout konkrétní opatření. Ta totiž musí reagovat na konkrétní technické řešení stavby, a budou tudíž navržena až na projektové úrovni. Vyjádření navrhovatelů k posouzení vlivů variant trasy, které nebyly vybrány (A – *Mrchový kopec*, B – *Holý Vrch*), označil odpůrce za nepřijatelné. Námitky vztahující se k variantě C – *Pod Bulfem* pak vybočují z předmětu *napadené aktualizace*, neboť navrhovateli předpokládané vlivy nové železniční trati budou předmětem posouzení EIA k technickému řešení konkrétního záměru a posouzení dalších orgánů, které budou vydávat stanoviska pro účely řízení o povolení záměru. Minimalizace vlivů na záplavové území je podle odpůrce řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení na základě hydrotechnického posouzení stavby. Odpůrce poznamenal, že záplavové území včetně aktivních zón vymezuje a aktualizuje k tomu příslušný vodoprávní úřad, tj. Krajský úřad Ústeckého kraje, nikoli Ministerstvo zemědělství.
30. Ani navrhovateli zmiňovaná teoretická možnost kumulace problémů při technickém řešení a realizaci stavby není podle odpůrce důvodem pro nerespektování § 36 odst. 3 stavebního zákona a řešení podrobností náležejících územnímu plánu nebo povolení záměru již na úrovni ZÚR. Také s námitkami o možných vlivech stavby na povrchové a podzemní vody a horninové prostředí odkázal odpůrce navrhovatele do dalších stupňů územního plánování a do fáze povolování konkrétního záměru, neboť k tomu je potřebná znalost konkrétního stavebně technického řešení stavby. Odpůrce nesouhlasil ani s namítanou nepřezkoumatelností vypořádání námitek navrhovatelů, neboť se jimi důkladně zabýval. Uzavřel, že rozhodnutí o námitkách obsahuje ucelenou a přesvědčivou argumentaci, která v odpovídající míře podrobnosti vysvětluje důvody zamítnutí námitek.
31. Odpůrce navrhl, aby soud návrh zamítl jako nedůvodný.

Vyjádření osoby zúčastněné na řízení 2)

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

32. Správa železnic ve svém vyjádření konstatovala, že *napadená aktualizace* má všechny zákonem vyžadované náležitosti a je adekvátně odůvodněna, včetně vypořádání námitek a připomínek navrhovatelů. Podle Správy železnic není odborná správnost závěrů odpůrce předmětem soudního přezkumu a soudy nemohou přehodnocovat odborné úvahy správního orgánu; zdrženlivě je nutno přistupovat i k posuzování proporcionality přijatého řešení. Správa železnic podotkla, že samotný fakt, že teoreticky mohlo být zvoleno i jiné řešení, neznamená protiprávnost řešení zvoleného. K tomu odkázala na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 7 As 213/2023-51, rozsudek Krajského soudu v Brně č. j. 63 A 1/2023-198 a nálezy Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 178/15. Správa železnic zpochybnila aktivní legitimaci navrhovatele b), neboť nebyl zástupcem veřejnosti ve smyslu § 23 stavebního zákona a není spolkem sdružujícím fyzické osoby (nálezy Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 59/14), a navrhovatele c), neboť nepodal námitky, netvrdil ani neprokázal, že by vlastnil pozemky v ploše *koridoru ŽD1*, a zlepšení dopravní obslužnosti povede ke zvýšení hodnoty jeho pozemků.
33. K namítané zmatečnosti v definování klíčových pojmů Správa železnic uvedla, že předmětem všech součástí *napadené aktualizace* je vymezení koridoru pro novostavbu vysokorychlostní tratě jako součásti rychlých spojení; její označení v návrhu bylo přizpůsobeno čl. 83a PÚR. Tvrzení navrhovatelů o rozporu s nařízením č. 1315/2013 nejsou podle Správy železnic kvalifikovaně podložena. Konstatovala, že byly vyhodnocovány všechny relevantní dopravní, technické, hospodářské i environmentální parametry, a zdůraznila, že volba vhodné trasy je v gesci Ministerstva dopravy. Správa železnic vysvětlila, že role Ministerstva dopravy spočívala v přípravě podkladů a prověření možností; nebyla stanovena žádná závazná forma pro „rozhodnutí“ Ministerstva dopravy o vybraných variantách. Ministerstvo dopravy schválilo Studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany, tím aprobovalo její závěry a dalo najevo, že mají být dále rozvíjeny; vymezení koridoru v *napadené aktualizaci* tak bylo provedeno na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy.
34. Správa železnic popsala, že problematika trasování koridoru pro VRT Praha – Drážďany byla předmětem řady odborných studií, které záměr komplexně prověřovaly. Odpůrce tyto podklady pečlivě zhodnotil a nechal si zpracovat posouzení od společnosti T-plan, která potvrdila, že původní koridor *územní rezervy* nesplňuje současné cíle, a zároveň schválila závěr o vhodnosti přijaté varianty C – *Pod Bulfem*. Podle Správy železnic se tak odpůrce nespolehl jen na podklady zpracované Ministerstvem dopravy či Správou železnic, ale provedl i vlastní nezávislé ověření. Ze zmíněných studií i z odůvodnění *napadené aktualizace* je zřejmé, že byla analyzována řada variant a proč byla vybrána právě varianta C – *Pod Bulfem*. Správa železnic podotkla, že navrhovatelé neuvedli žádné konkrétní odborné argumenty, kterými by kvalifikovaně zpochybnili závěry podkladových materiálů a zákonnost vybrané varianty. Zdůraznila, že zvolené řešení představuje řádně odůvodněný a legitimní kompromis.
35. Podle Správy železnic je základní orientace koridoru závazně stanovena v PÚR. Z odůvodnění *napadené aktualizace* přitom plyne, že na základě uplatněných stanovisek, námitek a připomínek byla jako nejvhodnější navržena varianta C – *Pod Bulfem*, která byla v rámci veřejného projednání návrhu a na základě dohodovacích jednání akceptována jako jediná všemi dotčenými orgány. Správa železnic připomněla, že samotná trať bude zásadně dvojkolejná a povede po tělese o přibližné šířce 14 metrů (zábor cca 30 až 40 metrů); je tedy srovnatelná se silnicí I. třídy, nikoli dálnicí. Zdůraznila, že konkrétní technické řešení

budoucí trati není předmětem ZÚR a nelze je předjímat. Stanovená proměnlivá šířka koridoru 100 až 1 200 metrů podle Správy železnic odpovídá míře obecnosti ZÚR a je kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v podrobnějších stupních projektové přípravy umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek. Správa železnic dodala, že stanovení koridoru pro umístění veřejně prospěšné stavby nepředstavuje stavební uzávěru.

36. K namítané nerealizovatelnosti záměru Správa železnic upozornila, že se jedná o koncepci, nikoli konkrétní záměr. Předpokládané vlivy realizace staveb a opatření jsou předmětem posouzení a vyhodnocení SEA a důvodem pro uložení eliminačních a kompenzačních opatření pro další stupně, v nichž již bude připravován konkrétní záměr. Námitky navrhovatelů, že na obce je při přípravě územního plánu přenášena povinnost řešit otázky, ke kterým nemají kompetenci ani odbornou a finanční kapacitu, označila Správa železnic za nedůvodné. Podotkla, že náklady na zpracování změn územních plánů, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a vyhotovení úplných znění územních plánů po jejich změnách uhradí na základě § 42a odst. 6 stavebního zákona oprávněný investor.
37. Správa železnic připomněla, že v případě *napadené aktualizace* se jedná o koncepci, tudíž se provádí posuzování koncepce (SEA), nikoli posuzování záměru (EIA). Míra podrobnosti SEA je přitom dána tím, že se jedná o koncepci, nikoli konkrétní plánovanou stavbu s přesným trasováním a hmotovým řešením. Zdůraznila, že v souladu § 36 odst. 3 stavebního zákona byly sledovány pouze vlivy, které lze předvídat v měřítku a podrobnosti ZÚR (1:100 000). Podle Správy železnic byly kumulativní a synergické vlivy pro zvolenou variantu C – *Pod Bulfem* popsány a vyhodnoceny v souladu s Metodickým doporučením Ministerstva životního prostředí v tabulkách na stranách 184 a 185 SEA, a to včetně návrhu monitoringu těchto vlivů (kvalita ovzduší, hluk). Podotkla, že problematika hluku, záplavových území i vlivu na vody je řešitelná, ovšem z úrovně ZÚR nelze přijmout konkrétní opatření. Ta musí reagovat na konkrétní technické řešení stavby, které však není předmětem *napadené aktualizace*. Neprovedení konkrétního geologického průzkumu podle Správy železnic nezakládá nezákonnost *napadené aktualizace*, neboť takový průzkum spadá až do fáze budoucího povolování konkrétního záměru.
38. K tvrzenému negativnímu vlivu na ZPF Správa železnic uvedla, že v době pořizování *napadené aktualizace* nebylo známo přesné umístění ani technické řešení stavby. Konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí včetně ZPF budou podle Správy železnic zřejmé až z podrobnější dokumentace záměru. Konstatovala, že byl zpracován kvalifikovaný odhad záborů ZPF, a dodala, že argumentace navrhovatelů je založena na subjektivních spekulacích. Konkrétní řešení opatření k eliminaci případných negativních dopadů plánované vysokorychlostní trati spadá podle Správy železnic do fáze budoucího povolování konkrétního stavebního záměru.

Vyjádření osoby zúčastněné na řízení 3)

39. Osoba zúčastněná na řízení 3) (dále jen „OZNŘ3“) ve svém vyjádření uvedla, že vlastní novostavbu v obci Hrobce, zkolaudovanou v roce 2015, a bydlí tam se svou rodinou. Poznamenala, že toto místo vybrala po studiu územních plánů několika obcí, neboť koridor VRT měl vést až 2 540 metrů od jejího domu. Změnu, resp. nový koridor, který povede 190 metrů od jejího domu, navíc ve výšce 15 metrů nad zemí, označila OZNŘ3 za porušení principu legitimního očekávání. Zdůraznila, že jde o radikální a neočekávatelnou změnu.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

40. Podle OZNŘ3 hrozí ztráta podzemní vody, neboť trať má být v okolí vrchu Bulf, které je zdrojem pitné vody, zahloubena až do 30 metrů. Investice do stavby studny (cca 250 tisíc Kč) by tak mohla být zmařena, a proto OZNŘ3 tuto stavbu odkládá, ačkoli je voda v Ústeckém kraji nejdražší v České republice. Dále OZNŘ3 upozornila na nárůst hlukové zátěže a synergický efekt hlukové zátěže obou tratí, které obcí Hrobce povedou.
41. OZNŘ3 namítala porušení svých práv, neboť byla omezena ve svém právu vystoupit na *zastupitelstvu* dne 24. 6. 2024. Zasedání *zastupitelstva* proto označila za zmatečné a jeho formu za protiprávní, resp. protiústavní. Podotkla, že zástupci Ministerstva dopravy a Správy železnic poskytovali zastupitelům zavádějící a neúplné informace, na které nebylo možné reagovat (časový limit 5 minut). OZNŘ3 dále zopakovala, co přednesla na *zastupitelstvu*. Konstatovala, že odpůrce její námitky a připomínky nezohlednil, ani na ně neodpověděl. Následně OZNŘ3 uplatněné námitky a připomínky citovala.

Vyjádření osoby zúčastněné na řízení 4)

42. Osoba zúčastněná na řízení 4) (dále jen „OZNŘ4“) ve svém vyjádření konstatovala, že jako vlastník pozemků je přímo postižena umístěním koridoru. S textem návrhu se ztotožnila. Poukázala na námitky uplatněné obcí Křešice, které byly podle OZNŘ4 vypořádány nesprávně; v dané souvislosti upozornila na rozpor mezi přesným návrhem trasy koridoru včetně předpokladu technického řešení a obecným odmítnutím všech argumentů vycházejících z místní znalosti. Tvzení, že umístění koridoru neznamena žádné omezení práv vlastníků nemovitostí, označila OZNŘ4 za absurdní, neboť jde o zábor území a trvalé ovlivnění kvality života obyvatel. Podle OZNŘ4 má pořizovatel povinnost vyhodnotit alespoň rámcové střety s předpoklady řešení. Zdůraznila, že *napadená aktualizace* vnáší do území novou koncepci dopravního řešení, přesto byl zvolen zkrácený postup pořízení. OZNŘ4 podotkla, že podle pořizovatele nebyla podstatná intenzita dopravy, přestože bude značná a půjde i o dopravu nákladní. Podle OZNŘ4 je namístě srovnání s koridorem *územní rezervy*, který procházel mimo obytná území obcí. OZNŘ4 konstatovala, že nesprávnost postupu použitého v rámci *napadené aktualizace* a příslušná rizika jsou vyjádřena ve stanoviscích a záznamech z jednání s Krajskou hygienickou stanicí Ústeckého kraje a Agenturou ochrany přírody a krajiny.
43. Podle OZNŘ4 byl použit postup s prvky tzv. salámových metod. Poznamenala, že konkrétní trasa byla schválena neveřejně komisí Ministerstva dopravy a byly zpracovány i konkrétní jízdní řády. Tento koncept byl poté podle OZNŘ4 tvrdě prosazován v území. OZNŘ4 namítala, že navržený koridor přináší na území obce Křešice budoucí zátěž hlukem a vibracemi ve značné intenzitě umocněné křížením stávající železniční trati. Nová trať podle OZNŘ4 ignoruje krajinný ráz, kulturní památky a zástavbu v koridoru (zejména v místní části Zahořany), těsně míjí chráněné přírodní lokality, zasahuje do plynulého přechodu zástavby malé obce do volné krajiny a přerušuje přirozené dráhy vodních toků. Odkaz na budoucí konkrétní technické řešení označila OZNŘ4 za alibistické odložení zásadních problémů, které do budoucna nepřiměřeně zatíží obec a prodraží výstavbu, jejíž dlouhodobost nebyla řešena. OZNŘ4 upozornila, že varianta C – *Pod Bulfem* byla vyhodnocena jako nejméně vhodná, a přesto byla vybrána s ohledem na vyjádření Ministerstva obrany. Toto vyjádření, jehož podrobnosti zůstaly utajeny, bylo podle OZNŘ4 účelově zneužito jako klíčový důvod pro zvolení varianty C – *Pod Bulfem*, která se však od Ministerstvem obrany odmítnuté varianty B liší jen krátkým úsekem u Chodoun.

Vyjádření osoby zúčastněné na řízení 5)

44. Ministerstvo dopravy ve svém vyjádření uvedlo, že případné zrušení *napadené aktualizace* by mohlo mít dalekosáhlé důsledky v přípravě a realizaci sledovaných klíčových dopravních staveb státu. Zdůraznilo, že pro něj i pro odpůrce je závazná PÚR, která v popisu trasy uvádí město Ústí nad Labem; její úkol byl splněn. Ministerstvo připomnělo změnu koncepce, kterou schválila Vláda České republiky v roce 2017 (*Program rozvoje RS*); jejím cílem bylo propojit významná centra v zemi navzájem a přiblížit odlehlé regiony k těmto centrům. Na základě této nové koncepce zajistila Správa železnic Studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany, kterou Ministerstvo dopravy schválilo dne 22. 12. 2020. Jelikož se jednalo o velkou změnu, byla zřízena pracovní skupina ze zástupců Krajského úřadu Ústeckého kraje, Ministerstva dopravy, Správy železnic a zástupců měst a obcí dotčených novými variantami možného řešení VRT. Po roční práci pracovní skupiny byla doplněna další možná prověřená varianta *Pod Bulfem*, která byla poté prověřena v *napadené aktualizaci*. Ministerstvo dopravy poznamenalo, že nemůže vynakládat finanční prostředky na prověřování koridoru *územní rezervy*, který není v souladu se schválenými dopravními koncepcemi státu a platnou PÚR.
45. Polemika o tom, zda jsou rychlá spojení součástí VRT, nebo naopak, je podle Ministerstva dopravy jen neodůvodněnou fikcí navrhovatelů. Ti se rovněž nesprávně domnívají, že výběr variant vedení tras či technického řešení VRT zajišťuje pouze Správa železnic. Ministerstvo odmítlo, že by varianty VRT měly být řešeny v rámci územního rozvojového plánu. První takový plán byl vydán až na podzim 2024 a není závaznou územně plánovací dokumentací. Ministerstvo podotklo, že koridor VRT Praha – Drážďany může být vymezen až v navazující 1. změně územního rozvojového plánu, která se připravuje. Stavební zákon podle Ministerstva dopravy neurčuje, jaké varianty se mají projednat v aktualizacích ZÚR, proto ministerstvo předložilo jen ty realizovatelné.
46. Podle Ministerstva dopravy nesmí být součástí *napadené aktualizace* podrobnosti, jako je počet kolejí nebo návrh protihlukových opatření, protože tyto podrobnosti se řeší v navazujících územních plánech měst a obcí. Také kompenzační opatření mohla být podle ministerstva navržena pouze na základě vyhodnocení SEA, nikoli podle dalších možných dopadů, které nejsou v této podrobnosti reálně identifikovatelné. Ministerstvo dopravy dále uvedlo, že navrhovateli zmiňované rozsudky jsou staršího data, vztahují se k jiným kauzám a platnosti jiného znění stavebního zákona. Správa železnic může podle ministerstva zajistit návrhy protihlukových opatření až v rámci projednávání dokumentace EIA (až na základě podrobnější technické studie).

Vyjádření osoby zúčastněné na řízení 6)

47. Osoba zúčastněná na řízení 6) (dále jen „OZNŘ6“) ve svém vyjádření konstatovala, že vlastní pozemky v katastrálních územích Třeboutice a Křešice u Litoměřic a jako soukromě hospodařící rolník se specializuje na výrobu zeleniny, a proto je postižena umístěním koridoru VRT. Citovala své připomínky k variantám trasy koridoru a odmítla argument, že umístěním koridoru nedojde k omezení vlastnických práv. OZNŘ6 poukázala na možnost nenávratného zničení zemědělské půdy, do které dlouhodobě investuje svůj čas a prostředky. *Napadená aktualizace* podle OZNŘ6 přináší nová dopravní řešení, která nebylo možné dovodit ani z PÚR, a tím narušuje právní jistotu v území. Zdůraznila, že je opomíjen územní dopad a charakter území (časté záplavy, blata). Nesouhlasila s vypořádáním stanovisek dotčených orgánů a poukázala na rozpory (varianta B byla odmítnuta, zatímco varianta C je

možná, ačkoli v daném území vedou v identické stopě). Podle OZNŘ6 byla *napadená aktualizace* zpracována účelově s předem daným výsledkem. Dodala, že někteří zastupitelé se domnívali, že bude trasa *územní rezervy* projednávána, nikoli jen vyhodnocována v procesu SEA. Také vliv na životní prostředí byl podle OZNŘ6 zpracován tendenčně; k tomu odkázala na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny.

Vyjádření osoby zúčastněné na řízení 7)

48. Město Chlumec se ve svém vyjádření ztotožnilo s návrhem.

Replika navrhovatelů

49. Navrhovatelé v replice zopakovali, že Ministerstvo dopravy žádným kvalifikovaným rozhodnutím nevybralo žádné varianty koridoru. Podotkli, že studie proveditelnosti není rozhodnutím a Centrální komise Ministerstva dopravy není orgánem veřejné moci. Navíc podle navrhovatelů nebyla vzata do úvahy tzv. nulová varianta, tj. *územní rezerva*. Navrhovatelé zdůraznili, že odpůrce byl povinen postupovat v mezích a podle úkolů PÚR a v rámci odpovědnosti na úrovni krajského územního plánování. Připomněli, že PÚR jen ukládá vymezení koridoru jako spojnici definovaných bodů. Navrhovatelé odmítli, že by povinností odpůrce bylo jen propsat požadavky Ministerstva dopravy do své plánovací dokumentace. Konstatovali, že zásadní změnu v území nelze činit narychlo (ve zkráceném režimu pořizování) a bez přesvědčivého zdůvodnění opuštění *územní rezervy*, která byla nejprímějším spojením s návrhovými rychlostmi 350 km/h.
50. Odůvodnění změny trasy koridoru (zejména na stranách 94 a násl. textové části odůvodnění *napadené aktualizace*) je podle navrhovatelů nedostatečné. Odmítli tvrzení odpůrce, že při rozsáhlých pracích na výběru nejvhodnějšího trasování došlo k vyloučení možnosti koridoru *územní rezervy*. Připustili, že stavební zákon nestanoví povinnost opuštění územní rezervy a situování záměru v jiném místě provést srovnávací hodnocení obou variant. Princip legitimního očekávání všech dotčených subjektů však podle navrhovatelů vyžaduje, aby taková změna byla detailně zdůvodněna. Navrhovatelé poznamenali, že odpůrci předložili srovnávací mapové podklady s náměty na vhodnější trasování; jejich základním postojem byl návrat ke koridoru *územní rezervy* (menší dopady). Správa železnic však nebyla ochotna tyto náměty zapracovat, nebylo zohledněno ani doporučení z posudku T-Plan odklonit trasu od zastavby Zahořan. Navrhovatelé dodali, že podle materiálů pracovní skupiny byla důvodem změny trasování nutnost zapojení nákladní dopravy; to označili za raritu.
51. Odpůrce podle navrhovatelů potvrdil, že nemohlo dojít k rovnocennému srovnání variant předložených oprávněným investorem s variantou *územní rezervy*. Tvrzení odpůrce o nevhodnosti koridoru *územní rezervy* pro možný významný negativní vliv na evropsky významnou lokalitu Kateřina považovali navrhovatelé za spekulativní, neboť uvedený koridor nebyl posouzen do srovnatelné podrobnosti s návrhovými koridory předloženými Správou železnic. Zdůraznili, že návrhový koridor a koridor *územní rezervy* jsou v totožné míře obecnosti stanovené stavebním zákonem pro úroveň ZÚR. Navrhovatelé připomněli, že předvídatelnost a jistota v území po dlouhou dobu vyplývala zejména ze stabilizovaného koridoru *územní rezervy*, promítnutého do územních plánů dotčených obcí, podle kterých se občané rozhodují např. o přestěhování do území, situování podnikatelských aktivit apod.
52. Podle navrhovatelů odpůrce nepochopil, že jeho povinností bylo posuzovat realizovatelnost záměru. Podotkli, že podle judikatury uvedené v návrhu musí být při překročených

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

veřejnoprávních limitech využití území již na úrovni ZÚR prokázáno, že definovanými opatřeními dojde i s očekávaným příspěvkem záměru k snížení nadlimitního stavu na limitní úroveň, tedy k nápravě stávajícího nezákonného stavu. Nerealizovatelnost záměru navrhovatelé doložili již v návrhu. Dále poukázali na Akustický posudek ze dne 8. 1. 2025 zpracovaný autorizovanou osobou Ing. Josefem Drahotou. Podle tohoto posudku Vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území (z října 2022) rezignovalo na porovnání hodnocených variant z pohledu jejich dopadu na hlukovou situaci v jejich okolí (zjištěná rovnocennost variant je málo pravděpodobná), a nebyl tak splněn požadavek stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 18. 1. 2022.

53. Navrhovatelé konstatovali, že odpůrce ignoroval stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 24. 3. 2021, ačkoli byl povinen s ním pracovat jako s podkladem pro pořizování *napadené aktualizace* a případné rozpory nebo nejasnosti mezi stanovisky tohoto dotčeného orgánu vyřešit. To odpůrce neučinil, proto je *napadená aktualizace* nepřezkoumatelná a v rozporu s příslušnými ustanoveními zákonů o ochraně přírody a o životním prostředí. Stejně vady spatřovali navrhovatelé také v tom, že nebylo provedeno adekvátní posouzení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví a nebyla zohledněna ochrana před povodněmi (Národní plán povodí Labe). Trvali na tom, že výběr konkrétní varianty měl být pečlivě odůvodněn. Podle navrhovatelů měla být problematika kompenzací řešena i na úrovni obecnosti ZÚR a měla být navržena odpovídající kompenzační opatření; to se však nestalo. Navrhovatelé namítali, že tím odpůrce porušil bod 21 stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 18. 1. 2022. Zdůraznili, že si uvědomují obecnost ZÚR, nicméně SEA neobsahuje adekvátní posouzení ani v této obecnosti.
54. Vyjádření Ministerstva dopravy je podle navrhovatelů politického rázu. Trvali na tom, že PUR nevyžaduje zavlečení VRT do Ústí nad Labem. Ministerstvo dopravy podle navrhovatelů nedisponuje srovnávací ekonomickou studií, která by porovnávala rozdíly v ekonomickém rozvoji města Ústí nad Labem. Dodali, že předchozí varianta lépe obsluhovala Teplice (významné regionální centrum a centrum lázeňství, rekreace a turistického ruchu). Navrhovatelé odmítli, že by jimi citované rozsudky Nejvyššího správního soudu byly překonané. Naopak, podle navrhovatelů jsou využitelné v nyní řešené věci.

Ústní jednání

55. Při soudním jednání konaném dne 3. 2. 2025 zástupce navrhovatelů trval na tom, že všichni navrhovatelé jsou k podání návrhu aktivně procesně legitimováni. Připomněl, že středem obce Hrobce vede trať 090 a v případě realizace *koridoru ŽD1* se polovina této obce dostane doprostřed kolejiště (koleje budou ze všech světových stran), což prakticky znemožní jakýkoli územní rozvoj obce. Jedná se o neúměrnou zátěž, kterou navrhovatelka a) nemá povinnost strpět. *Napadenou aktualizaci* označil zástupce navrhovatelů za nezákonnou a věcně nesprávnou. Odkázal na návrh obsahující sedm okruhů námitek. Podle zástupce navrhovatelů nebyla přesvědčivě zdůvodněna potřeba odchýlit se od stabilizovaného koridoru *územní rezervy*, kterému se po desetiletí obce a jejich obyvatelé přizpůsobovali. Podotkl, že *napadená aktualizace* byla přijata ve zkráceném režimu pořizování a schválena na posledním jednání *zastupitelstva* před volbami. Tato změna přesouvá koridor do území, kde se s ním nepočítalo, což bude znamenat destabilizaci dotčeného území. V tom zástupce navrhovatelů spatřoval porušení principu legitimního očekávání. Konstatoval, že v důsledku zavlečení trati do centra Ústí nad Labem a dalších míst a smíšení osobní a nákladní dopravy nepůjde o VRT, nýbrž o další konvenční trať, která není potřebná (rychlost v okolí obce

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Hrobce bude 180 km/h). Podle zástupce navrhovatelů nebylo dostatečně posouzeno hlukové zatížení a vliv na veřejné zdraví (koridor se přibližuje k obytné zástavbě), záměr tak není realizovatelný. Nebyl zohledněn ani Národní plán povodí Labe. Zástupce navrhovatelů netrval na provedení dokazování listinami, které tvoří součást spisové dokumentace.

56. Navrhovatel c) při jednání připomněl, že kolem roku 2005 byl do územních plánů obcí vložen koridor *územní rezervy*; šlo o skutečnou VRT (rychlost 350 až 400 km/h), která měla nahradit krátké či střední cesty letadlem. Uvedl, že jako starosta obce Hrobce informoval občany i zájemce o výstavbu o tom, kde bude VRT, a žádal je, aby tomu přizpůsobili své osobní a investiční plány. Schválení nové trasy mimo koridor *územní rezervy* je podle navrhovatele c) selháním státu v oblasti územního plánování a porušením principu legitimního očekávání. Navrhovatel c) se proto cítí podveden jednáním orgánů, které bez řádných důvodů rozhodly ve zmatečném řízení o přemístění této velké stavby mimo desítky let určený koridor. Namítal, že procedura pořizování *napadené aktualizace* měla vážné procesní i věcné nedostatky, byla provázena nekorektními argumenty Správy železnic a Krajského úřadu Ústeckého kraje. Podle navrhovatele c) přináší *napadená aktualizace* třetí lokální trať (v okrese Litoměřice rychlost 180 km/h), ačkoli tam již vedou dvě dvojkolejné rychlíkové trati a území je zatíženo též dálnicí D8. Konstatoval, že projekt je špatně připraven a je v rozporu se zájmy občanů Ústeckého kraje i daňových poplatníků. Správa železnic podle navrhovatele c) projekt neustále mění, nikdy nepředložila ekonomiku projektu ani způsob financování a salámovou metodou se snaží do jednotlivých ZÚR prosadit své představy bez ohledu na ekonomiku a dopady na životní prostředí. Vedení trati, které rozdělí obec Hrobce vedví, označil navrhovatel c) za nesmyslné. Podotkl, že trať má rozdělít kopec Bulf, který je významným prameništěm pitné vody, což bude mít za následek její nedostatek. Poukázal na rozsah materiálů připravených pro zastupitele, nedostatek času na jejich prostudování a na to, že zastupitelé neměli k dispozici všechny relevantní podklady. Podle navrhovatele c) se občané a dotčená veřejnost nemohli zúčastnit veřejného projednání *napadené aktualizace*, neboť jim nebyl z kapacitních důvodů umožněn vstup do sálu, a účastníci z řad dotčené veřejnosti měli na svá vystoupení jen pět minut bez možnosti reagovat na odpovědi. Naopak, zástupci investora měli čas neomezený a mohli na vše reagovat, zastupitelé tak získali velmi zkreslené informace. Navrhovatel c) namítal, že jednání *zastupitelstva* dne 24. 6. 2024 nemělo rysy veřejného projednání. Poznamenal, že příslušný bod byl zařazen na poslední zasedání *zastupitelstva* v jeho funkčním období, což svědčí o snaze vedení kraje prosadit změnu za každou cenu bez ohledu na připravenost projektu. Jedinou možností, jak napravit zmatečné a nedemokraticky přijaté usnesení *zastupitelstva*, je podle navrhovatele c) zrušení *napadené aktualizace*.
57. Starostka navrhovatele a) při jednání uvedla, že schválená varianta není zakreslena ve studii proveditelnosti a Ministerstvo dopravy nepředložilo matematický model dokládající jeho tvrzení, že VRT bude denně užívat 40 tisíc cestujících. Trvala na tom, že nepůjde o vysokorychlostní trať, neboť kolem obce Hrobce trať kličkuje (rychlost 200 km/h). Připomněla, že obec již nyní protíná trať 090, po které vlaky jezdí rychlostí 160 km/h.
58. Zástupce navrhovatelů dále při jednání uvedl, že odpůrce se s odkazem na PÚR zbavuje odpovědnosti za vyhodnocování tří návrhových variant i za odchýlení se od původního koridoru *územní rezervy*. Zdůraznil, že PÚR je spojnicí bodů, nestanovuje koridor a nevyžaduje přímé napojení centra Ústí nad Labem. Pověřená pracovnice odpůrce podle zástupce navrhovatelů potvrdila, že nedošlo ke komplexnímu posouzení na úrovni celého záměru VRT Praha – Drážďany. Trval na tom, že s ohledem na neexistenci územního

rozvojového plánu měl toto posouzení provést odpůrce. Dodal, že z posouzení úplně vypadl terminál v Roudnici nad Labem. Při odchýlení se od koridoru *územní rezervy* měl odpůrce podle zástupce navrhovatelů prokázat potřebnost záměru, vyhodnotit záměr z hlediska všech dílčích vlivů a tuto zásadní změnu precizně odůvodnit (i z hlediska realizovatelnosti záměru). Zdůraznil, že závěr akustického posudku ze dne 8. 1. 2025 potvrdil, že nebyly posouzeny vlivy na udržitelný rozvoj území na úrovni ZÚR. Námitky navrhovatelů nebyly podle jejich zástupce řádně zodpovězeny; jako příklad uvedl námitku nedostatečnosti vypořádání SEA. Konstatoval, že návrhový koridor je nepřiměřeně široký (1 200 metrů) a v celé šíři vytváří stavební uzávěru na dlouhou dobu.

59. Pověřená pracovnice odpůrce při jednání konstatovala, že nemalá část námitek navrhovatelů se týká otázek a skutečností, které nebyly předmětem *napadené aktualizace*. Podotkla, že v jejím rámci nemohl být řešen způsob, jak ústřední správní orgány vybraly předložené varianty. Zdůraznila, že odpůrce byl vázán PÚR a měl za úkol prověřit jen varianty vybrané Ministerstvem dopravy (a následně navržené Správou železnic). Vedle toho podle pověřené pracovnice odpůrce existovala varianta, že návrh Správy železnic nebude schválen, nicméně odpůrci nepříslušelo přidávat další varianty. Poznamenala, že ani navrhovatelé nepředložili návrh odlišného trasování. Případnou další variantu by v souladu s PÚR muselo schválit Ministerstvo dopravy (odpovědné za výběr variant). Pověřená pracovnice odpůrce odmítla, že by *napadená aktualizace* představovala unáhlenou změnu; první studie srovnávající koridor *územní rezervy* a možnost vést VRT přes Ústí nad Labem se objevily už v roce 2010. Zmínila také srovnávací studii, kterou v roce 2020 schválila Centrální komise Ministerstva dopravy. Podle pověřené pracovnice si byl odpůrce vědom odporu obcí proti opuštění koridoru *územní rezervy* a nad rámec svých povinností ustavil pracovní skupinu, vyžádal si od Správy železnic prověření, zda bude pro Ústecký kraj výhodnější opustit *územní rezervu*. Poukázala na studii T-plan z října 2021, podle které je vhodnější *územní rezervu* opustit s ohledem na rozsah záboru zemědělských půd vyšší kvality a evropsky významnou lokalitu Kateřina. Povinnost prověřit koridor *územní rezervy* podle pověřené pracovnice odpůrce nevyplývala ze stavebního zákona, z jiného právního předpisu ani z judikatury uváděné navrhovateli. Odmítla, že by došlo k porušení zásady legitimního očekávání. Připomněla, že odpůrce vymezil koridor (pruh území), nikoli konkrétní stavbu. Posouzení vlivů *napadené aktualizace* bylo podle pověřené pracovnice odpůrce zpracováno v souladu s metodikou Ministerstva životního prostředí, je dostatečné a odpovídá charakteru a měřítku posuzované koncepce. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 podotkla, že vymezení koridoru v ZÚR se nikdy nemůže dostat do rozporu s hlukovými limity, neboť nejde o vymezení konkrétní stavby. Také geologické a hydrogeologické posudky stavební zákon podle pověřené pracovnice odpůrce spojuje až s projektovou přípravou stavby. Dodala, že ačkoli Správa železnic již připravuje další fáze, nic to nemění na charakteru ZÚR, které nesmějí zahrnovat podrobnosti náležející územním plánům nebo rozhodnutím o povolení stavby. Podle pověřené pracovnice odpůrce je běžné, že ZÚR stanoví úkoly pro územně plánovací činnost. Konkrétní eliminační a kompenzační opatření totiž bude možné stanovit, až budou známy větší podrobnosti.
60. Místostarosta obce Židovice při jednání uvedl, že *napadená aktualizace* je pro tuto obec nepřijatelná. Zdůraznil, že koridor *územní rezervy* tuto obec míjel, což *napadená aktualizace* zásadně mění. Přes území obce povede VRT Podřipsko 1, ze které se oddělí VRT Podřipsko 2, a na jejím území bude postavena trafostanice o rozloze 80 hektarů. Obec musí zrušit plánovanou výstavbu a její občané budou mít VRT 200 až 300 metrů od svých novostaveb. Místostarosta namítal, že šířka koridoru je v obci na maximum (1 200 metrů) z důvodu

rozpletu, odbočky, přemostění a napojení na stávající trať 072 v obci Křešice. Podotkl, že krajsí zastupitelé měli na seznámení s velkým množstvím materiálů k *napadené aktualizaci* jen několik dnů a bezprostředně před hlasováním odešel z odboru územního plánování krajského úřadu e-mail, který dehonestoval 600 připomínek obcí. Místostarosta poukázal na tlak ze strany ministra dopravy, který měl před hlasováním interní schůzku se zastupiteli, a na domlouvání zástupců Správy železnic a odpůrce na tom, jak budou reagovat na otázky obcí a dotčených osob. Podle místostarosty to nebylo vhodné a odpůrce měl chránit obec. Zdůraznil, že již dne 2. 8. 2022 dostala Správa železnic informaci od Ministerstva obrany, že dvě ze tří variant nejsou možné; reálně tedy nešlo o tři varianty, což se však odpůrce dozvěděl až dne 31. 1. 2023, tj. po veřejném projednání. Místostarosta nesouhlasil s tím, že v rámci *napadené aktualizace* se neposuzuje hluk, geodézie ani hydrologie. Poznamenal, že to jsou slova, kterými si Správa železnic obhajovala výběr varianty, která je z hlediska mnoha ukazatelů úplně nejhorší. Zmínil rovněž další postup, kdy EIA byla salámovou metodou rozdělena na dvě části a obec Židovice ležící na jejich rozhraní se bude muset soustředit na obě. Tyto dvě části spolu podle místostarosty „*nekomunikují*“ a neřeší obrovskou zátěž pro dané území. Dále poukázal na to, že Správa železnic neustále mění svá stanoviska a dopouští se faulů vůči obcím.

61. Zástupce Správy železnic při jednání konstatoval, že *napadená aktualizace* byla přijata zákonným způsobem na základě procesně správného postupu, má všechny zákonné náležitosti a vypořádala všechny uplatněné námítky a připomínky. Nesouhlas navrhovatelů a možný zásah do jejich práv nezakládají podle zástupce Správy železnic rozpor *napadené aktualizace* se zákonem a s ohledem na omezený rozsah soudního přezkumu nejsou relevantním důvodem pro její zrušení. Dodal, že relevantní není ani to, co spadá do fáze po vydání *napadené aktualizace* (např. EIA). Zástupce Správy železnic netrval na provedení důkazů navržených v písemném vyjádření.
62. OZNŘ4 při jednání označila celý proces za absurdní. Poukázala na to, že ačkoli je známa konkrétní trasa až do podrobnosti jízdních řádů, dotčené osoby nemohou použít žádné konkrétní argumenty k tomu, aby upozornily na problémy v území. Zdůraznila, že umístěním koridoru je území ovlivněno a nelze tam stavět. OZNŘ4 připomněla, že koridor *územní rezervy* neprocházel zastavěnými územími. Současný koridor podle OZNŘ4 neumožňuje žádné zvláštní pohyby trati a zasahuje do zastavěných území obcí. Dodala, že také posudek od společnosti T-plan označil jako rizika střety s územím zejména v Zahořanech a Křešicích. Odpůrce podle OZNŘ4 nehájil zájmy všech aktérů v území, ačkoli to byla jeho povinnost. OZNŘ4 podotkla, že prakticky ve všech měřitelných parametrech vychází zvolená varianta nejhůř (je nejdelší, zabírá nejvíc zemědělské půdy a pozemků plnících funkci lesa), a to i podle vyjádření příslušných orgánů. Trumfem však podle OZNŘ4 bylo vyjádření Ministerstva obrany, které je v utajeném režimu. Poznamenala, že ačkoli se varianty B a C prakticky neliší, ministerstvo variantu B odmítlo jako nerealizovatelnou, zatímco variantu C připustilo. Podle OZNŘ4 bylo vyjádření Ministerstva obrany účelově využito k tomu, aby se varianta C stala jedinou možnou. OZNŘ4 požádala soud, aby se seznámil s tím, co „*armádě*“ vadí, protože veřejnost tuto možnost neměla, a aby posoudil, zda zájmy „*armády*“ převáží nad ostatními zájmy v území. Dále uvedla, že na pracovní skupině podali řadu návrhů, jak trať směřovat do území zasažených průmyslem nebo do oblastí, jimž by to mohlo pomoci, nikoli do krajiny, kde trať povede napříč veškerou strukturou stávajících liniových staveb, vodotečí apod. OZNŘ4 zdůraznila, že koridor by měl být vymezen tak, aby měl co nejmenší vlivy na

obyvatele, krajinu a nebyl nesmyslně drahý. Odkládání řešení na budoucí projektování však stavbu výrazně prodraží, případně se záměr stane nerealizovatelným.

63. Pověřená pracovnice Ministerstva dopravy se při jednání ztotožnila s názorem odpůrce. Odmítla, že by odpůrce přistupoval k navrhovatelům jakkoli nekorektně. Popsala, že rok před schválením pořízení *napadené aktualizace* probíhala pracovní skupina se zástupci nesouhlasících obcí, všichni se mohli před přijetím *napadené aktualizace* vyjádřit, a to i při jednání *zastupitelstva*. Podle pověřené pracovnice Ministerstva dopravy tak nikdo nebyl krácen na svých právech. Upozornila na to, že v koridoru *územní rezervy* bylo možné umístit stavby, které neztíží realizaci záměru; nešlo tedy o plnou stavební uzávěru. Poznamenala, že na úrovni ZÚR se nezohledňuje ani výškové řešení (profil trati); jedná se o průmět do mapy v měřítku 1:100 000. Podle pověřené pracovnice Ministerstva dopravy tak na této úrovni nelze řešit hlukové limity. Trvala na tom, že záměr je realizovatelný a ekonomicky udržitelný. Připustila, že v některých částech trati bude nižší rychlost, nicméně trať je nutno posuzovat jako celek. Vzhledem k neexistenci územního rozvojového plánu bylo podle pověřené pracovnice Ministerstva dopravy nutné řešit trať na úrovni krajů, tedy po částech. Dodala, že podle PÚR musí být koridor veden přes Ústí nad Labem.
64. OZNŘ6 při jednání uvedla, že třicet let pěstuje zeleninu na pozemcích, které jsou *napadenou aktualizací* fatálně dotčeny (80 % výměry). Jedná se o nejbonitnější půdy se závlahou. Podle OZNŘ6 jde o jednu z posledních zelinářských oblastí, zasaženy budou též chmelnice. Uzavřela, že řešení, které není VRT, nemá smysl.
65. Zástupce města Chlumce při jednání předeslal, že Chlumec podal vlastní návrh na zrušení *napadené aktualizace*. Namítal chybějící posouzení vlivu varianty koridoru *územní rezervy* na udržitelný rozvoj území, zmínil dlouhodobou stabilizovanost této rezervy a princip legitimního očekávání. Podotkl, že od Ústí nad Labem po státní hranici (včetně území Chlumce) navrhla Správa železnic koridor jen v jedné variantě. Odpůrce podle zástupce města Chlumce přijaté řešení komplexně nezdůvodnil. Konstatoval, že přípravné práce a studie proveditelnosti nemohou nahradit proces pořizování územně plánovací dokumentace. Poznamenal, že ve vztahu k území Chlumce bylo již dávno rozhodnuto o konkrétní trase, koridor je úzký (280 m) a prochází mezi dvěma obydlenými částmi města. Podle zástupce města Chlumce byl již v roce 2022 detailně naplánován i portál Krušnohorského tunelu. Dále namítal, že neproběhlo prověření dalších variant koridoru VRT. Zmínil, že Chlumec navrhl alternativní trasu, která by největší negativní vlivy na území města eliminovala. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí vychází podle zástupce města Chlumce z hodnot nejasného původu, nezohledňuje skutečné poměry v dotčeném území a při posuzování hlukové zátěže nerozlišuje mezi osobní a nákladní dopravou. Dále namítal neúnosné zatížení území Chlumce (hluk, vibrace atd.) s ohledem na umístění portálu tunelu, odbočky na Chabařovice a zařízení staveniště (cca 9 hektarů) pro 10 až 15 let trvající stavbu tunelu. Podle zástupce města Chlumce nebyla řádně posouzena realizovatelnost záměru, a to i z hlediska geologického (chybí geologický a hydrologický průzkum). Upozornil také na nedostatečnost a nerealizovatelnost kompenzačních opatření, která nezohledňují specifické podmínky na území Chlumce. Zástupce města Chlumce zmínil rovněž nedostatečné vypořádání námitek města Chlumce. PÚR podle zástupce města Chlumce nestanoví povinnost vyhovět návrhu Správy železnic bez řádného porovnání s koridorem *územní rezervy*. Odpůrce tedy rezignoval na své povinnosti vyplývající z § 38 stavebního zákona, neboť z něj neplyne, že by byl vázán jen návrhy od oprávněných osob. Podle § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona byl naopak odpůrce povinen komplexně odůvodnit přijaté řešení

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

včetně vybrané varianty; neměl se tak v odůvodnění omezovat jen na návrhy Správy železnic.

66. Soud v souladu s § 52 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „s. ř. s.“) na návrh navrhovatelů provedl dokazování vyjádřením Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 24. 3. 2021. Podle zástupce navrhovatelů ze zmíněného vyjádření vyplývá, že záměr nebyl na úrovni ZÚR dostatečně vyhodnocen a je nerealizovatelný. Pověřená pracovnice odpůrce poukázala na to, že zmíněné vyjádření bylo adresováno Správě železnic a nemá přímou relevanci k *napadené aktualizaci*. Poznamenala, že Správa železnic požadovala spolupráci ve věci biologického průzkumu, ale obdržela vyjádření ohledně jiných otázek.
67. V konečném návrhu zástupce navrhovatelů konstatoval, že navrhovatelé mají aktivní procesní i věcnou legitimaci, neboť *napadená aktualizace* závažně zasahuje do jejich práv (právo na územní samosprávu, vlastnické právo, právo na ochranu zdraví a na příznivé životní prostředí). Podle zástupce navrhovatelů je *napadená aktualizace* nezákonná, věcně nesprávná a nepřezkoumatelná (nedostatečné vypořádání námitek a připomínek navrhovatelů a dalších subjektů, nedostatečné zdůvodnění zvoleného řešení i s ohledem na odchýlení se od koridoru *územní rezervy*). Zopakoval, že PÚR nevyžaduje zavlečení VRT do centra Ústí nad Labem. Výsledné řešení není podle zástupce navrhovatelů moderní VRT, ale další konvenční tratí (nepotřebnou) – zatačky a propojení osobní a nákladní dopravy neumožňují vysokou rychlost. Dodal, že záměr je nerealizovatelný, jeho trasování nevhodné (zasahuje do obytných území, nebyly komplexně vyhodnoceny vlivy záměru) a rovněž kompenzační opatření nejsou realizovatelná. Podle zástupce navrhovatelů vystupoval odpůrce v roli procesního pošťáka, neboť krátce před koncem mandátu *zastupitelstva* urychleně schválil návrh Správy železnic. Zdůraznil, že návrh mohl být zamítnut nebo vrácen k dopracování.
68. Pověřená pracovnice odpůrce v konečném návrhu uvedla, že odpůrce v roli pořizovatele důsledně sledoval veškeré požadavky stavebního zákona a v roli samosprávného subjektu nebyl jen pošťákem. Odpůrce pracoval s variantami předloženými Správou železnic a respektoval, že mu stavební zákon neumožňuje přidávat varianty další; ostatně ani nedisponoval žádnými srovnatelnými variantami. Odpůrce byl omezen požadavkem stavebního zákona, aby vybral variantu, kterou odsouhlasí dotčené orgány. Pověřená pracovnice odpůrce připomněla, že vláda již v roce 2017 požádala kraje, aby ve své územně plánovací činnosti respektovaly změnu koncepce na rychlá železniční spojení; to odpůrce splnil. Konstatovala, že odpůrce dostatečně odůvodnil potřebu odchýlit se od koridoru *územní rezervy*; měl k tomu dostatek podkladů od Správy železnic, které si nad rámec svých povinností nechal prověřit od odborníků se závěrem, že vedení VRT přes Ústí nad Labem je pro území kraje výhodnější. Pověřená pracovnice odpůrce dále uvedla, že odpůrce dostatečně vypořádal všechny námítky, připomínky a stanoviska dotčených orgánů a v závěru obdržel kladná stanoviska Ministerstva životního prostředí (koncepce *napadené aktualizace* je z hlediska vlivů na životní prostředí přípustná) a Ministerstva pro místní rozvoj (odpovědného za koordinaci VRT).

Posouzení věci soudem

69. Návrh není důvodný.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

70. Soud předesílá, že ve věci není sporu o pasivní legitimaci odpůrce, jehož zastupitelstvo *napadenou aktualizaci* vydalo. Stejně tak není sporu o aktivní procesní legitimaci navrhovatelky a) jakožto obce. Její procesní legitimace jednoznačně vyplývá z § 101a odst. 2 s. ř. s. Navrhovatelka a) uplatnila v procesu pořizování *napadené aktualizace* své námitky.
71. Navrhovatel b) je spolkem, jehož účelem je ochrana přírody, krajiny, vod a prosazování zájmů obcí a jejich obyvatel. Členy navrhovatele b) jsou obce Trnovany, Křešice, Žitenice, Hrobce, Chodouny, Židovice, Polepy, Travčice, Libotenice, Kleneč a Černěves, které se nacházejí v oblasti dotčené *koridorem ŽD1*, a občané těchto obcí. Tyto skutečnosti v daném řízení nikdo nezpochybňoval. Navrhovatel b) uplatnil v procesu pořizování *napadené aktualizace* své připomínky. V návrhu uvedl konkrétní tvrzení o tom, že byl *napadenou aktualizací* zkrácen na svých právech, má zjevný místní vztah k dotčené lokalitě a je zaměřen na aktivitu, která má lokální opodstatnění. Splňuje tedy kritéria vymezená v nálezu Ústavního soudu ze dne 30. 5. 2014, sp. zn. I. ÚS 59/14. Soud proto nemá pochybnosti o aktivní procesní legitimaci navrhovatele b).
72. Soud však nepřisvědčil názoru navrhovatele b), že je zástupcem veřejnosti ve smyslu § 23 stavebního zákona. Podle odstavce 2 věty druhé daného ustanovení totiž platí, že *zástupce veřejnosti musí zmocnit nejméně jedna desetina občanů obce s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů příslušné obce, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti může zmocnit rovněž nejméně 500 občanů kraje nebo nejméně jedna desetina občanů kterékoli obce na území kraje s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů obce na území kraje, pokud podali věcně shodnou připomínku k návrhu zásad územního rozvoje. Z § 23 odst. 3 stavebního zákona zároveň plyne, že zmocnění zástupce veřejnosti se dokládá seznamem občanů obce nebo kraje nebo obyvatel podle zvláštních právních předpisů, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku, a podpisovou listinou, v níž je uvedeno jméno a příjmení, trvalý pobyt nebo pobyt, popřípadě adresa místa pobytu v zahraničí a podpis osob s prohlášením, že jmenovaného zástupce veřejnosti zmocňují k podání námítky na základě věcně shodné připomínky a k projednání této námítky podle tohoto zákona, a prohlášením zástupce veřejnosti. Toto prohlášení obsahuje jméno a příjmení zástupce veřejnosti, jeho trvalý pobyt nebo pobyt a podpis, že toto zmocnění přijímá. Soud zdůrazňuje, že navrhovatel b) v procesu pořizování *napadené aktualizace* nedoložil (a dokonce ani netvrdil) splnění podmínek uvedeného ustanovení, ani se postavení zástupce veřejnosti nedomáhal. Jeho odkaz na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 3. 2016, č. j. 4 As 217/2015-182, č. 3415/2016 Sb. NSS, které řešilo aktivní procesní legitimaci zástupce veřejnosti, tak není příléhavý.*
73. Navrhovatel c) je aktivně procesně legitimován, neboť je vlastníkem nemovitostí nacházejících se v oblasti dotčené *koridorem ŽD1*. Tuto skutečnost ostatně nikdo nezpochybňoval. Navrhovatel c) rovněž uplatnil v procesu pořizování *napadené aktualizace* své připomínky.
74. Soud zároveň připomíná, že každý subjekt je oprávněn hájit výhradně svá práva a své zájmy, nikoli práva a zájmy jiných subjektů. Navrhovatelé záměrně podali společný návrh tak, aby byly pokryty všechny varianty aktivní legitimace (dotčená obec, spolek chránící zájmy svých členů působící v dotčeném území a dotčený vlastník nemovitostí). Pokud je k uplatnění návrhového bodu oprávněn alespoň jeden z navrhovatelů, nebude soud rozlišovat, který navrhovatel oprávněn je, a který nikoli.

75. Pokud jde o samotný soudní přezkum opatření obecné povahy, zdejší soud upozorňuje navrhovatele na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 12. 12. 2023, č. j. 9 Ao 37/2021-57, č. 4562/2024 Sb. NSS, podle kterého „*po novele soudního řádu správního provedené zákonem č. 303/2011 Sb. je soud při přezkumu opatření obecné povahy, s výjimkami plynoucími z právní úpravy, vázán rozsahem a důvody návrhu (§ 101d odst. 1 soudního řádu správního). Pro soud naopak není závazný tzv. algoritmus přezkumu, jak byl poprvé vymezen v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, č. 740/2006 Sb. NSS*“. Zdejší soud proto nepostupoval podle algoritmu, o kterém se navrhovatelé v návrhu zmínili, ale přezkoumal *napadené opatření* v rozsahu navrhovateli řádně a včas uplatněných námitek (návrhových bodů).
76. Soud zdůrazňuje, že soudní řízení ve správním soudnictví je ovládáno zásadou koncentrace, jež nachází svůj odraz v § 101b odst. 2 věty druhé s. ř. s., podle které obsahuje-li návrh návrhové body, *nelze již v dalším řízení návrh rozšiřovat na dosud nenapadené části opatření obecné povahy nebo jej rozšiřovat o další návrhové body*. V případě po procesní stránce perfektního návrhu, jaký byl podán i v nyní řešené věci, je tedy pozdější uplatňování dalších návrhových bodů, které nejsou jen rozhojněním či upřesněním v návrhu uplatněné argumentace, zcela vyloučeno. Soud se proto může věcně zabývat jen těmi návrhovými body, které byly řádně uplatněny v samotném návrhu. Projednání později uplatněných návrhových bodů by znamenalo nepřípustné porušení principu koncentrace řízení (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2012, č. j. 6 Aos 2/2012-27, nebo ze dne 23. 4. 2015, č. j. 10 As 96/2014-62). Z těchto důvodů soud nemohl přihlížet k těm návrhovým bodům, které navrhovatelé nově vznesli v replice nebo při ústním jednání, tj. po nastoupení účinků koncentrace řízení spojených s podáním procesně perfektního návrhu.
77. Navrhovatelé až v replice konstatovali, že odpůrci předložili srovnávací mapové podklady s náměty na vhodnější trasování; Správa železnic však nebyla ochotna tyto náměty zpracovat, nebylo zohledněno ani doporučení z posudku T-Plan odklonit trasu od zástavby Zahořan. Rovněž až v replice navrhovatelé poukázali na to, že podle materiálů pracovní skupiny byla důvodem změny trasování nutnost zapojení nákladní dopravy; to označili za raritu. Také argument, že *napadená aktualizace* byla schválena na posledním jednání zastupitelstva před volbami, přednesli navrhovatelé až v replice. Totéž platí pro námitku, že odpůrce měl vyřešit případné rozpory nebo nejasnosti mezi stanovisky Agentury ochrany přírody a krajiny; to odpůrce neučinil, proto je *napadená aktualizace* nepřezkoumatelná a v rozporu s příslušnými ustanoveními zákonů o ochraně přírody a o životním prostředí.
78. Podobně též námitku, že tvrzení odpůrce o nevhodnosti koridoru *územní rezervy* pro možný významný negativní vliv na evropsky významnou lokalitu Kateřina je spekulativní, neboť uvedený koridor nebyl posouzen do srovnatelné podrobnosti s návrhovými koridory předloženými Správou železnic, uplatnili navrhovatelé poprvé až v replice. K tomu soud poznamenává, že argument upozorňující na evropsky významnou lokalitu Kateřina, použil odpůrce již v *napadené aktualizaci*. Navrhovatelům tudíž nic nebránilo zahrnout tuto námitku přímo do návrhu.
79. Navrhovatel a) až při jednání uvedl, že schválená varianta není zakreslena ve studii proveditelnosti a Ministerstvo dopravy nepředložilo matematický model dokládající jeho tvrzení, že VRT bude denně užívat 40 tisíc cestujících.
80. Navrhovatel c) až při jednání poukázal na rozsah materiálů připravených pro zastupitele, nedostatek času na jejich prostudování a na to, že zastupitelé neměli k dispozici všechny

relevantní podklady. Podle navrhovatele c) se občané a dotčená veřejnost nemohli zúčastnit veřejného projednání *napadené aktualizace*, neboť jim nebyl z kapacitních důvodů umožněn vstup do sálu, a účastníci z řad dotčené veřejnosti měli na svá vystoupení jen pět minut bez možnosti reagovat na odpovědi. Naopak, zástupci investora měli čas neomezený a mohli na vše reagovat, zastupitelé tak získali velmi zkreslené informace. Navrhovatel c) namítal, že jednání zastupitelstva dne 24. 6. 2024 nemělo rysy veřejného projednání. Poznamenal, že příslušný bod byl zařazen na poslední zasedání zastupitelstva v jeho funkčním období, což svědčí o snaze vedení kraje prosadit změnu za každou cenu bez ohledu na připravenost projektu. Správa železnic podle navrhovatele c) projekt neustále mění, nikdy nepředložila ekonomiku projektu ani způsob financování.

81. Všemi těmito novými námitkami, které nebyly obsaženy v samotném návrhu, se soud s ohledem na výše popsanou zásadu koncentrace řízení nezabýval.
82. Vzhledem k tomu, že navrhovatelé nemohou po podání z procesního hlediska perfektního návrhu uplatňovat nové návrhové body (námitky), je podle názoru soudu vyloučeno, aby jakékoli nové námitky uplatňovaly osoby zúčastněné nařízení. Těm podle § 34 odst. 3 s. ř. s. (užitého přiměřeně na základě § 101b odst. 4 s. ř. s.) náleží právo předkládat písemná vyjádření, nikoli právo uplatňovat vlastní námitky proti *napadené aktualizaci*. Soud zdůrazňuje, že každá z osob zúčastněných na řízení měla (a dosud má) možnost podat vlastní návrh na zrušení *napadené aktualizace* a v takovém návrhu poukázat na to, jaká její práva byla porušena. V tomto soudním řízení se proto soud bude zabývat jen těmi částmi vyjádření osob zúčastněných na řízení, které se vztahují k řádně uplatněným návrhovým bodům.
83. Z uvedených důvodů se soud blíže nevěnoval argumentaci obce Židovice, že krajsí zastupitelé měli na seznámení s velkým množstvím materiálů k *napadené aktualizaci* jen několik dnů, a námitkám upozorňujícím na šířku koridoru v obci, údajně dehonestující e-mail, tlak ze strany ministra dopravy, fauly vůči obcím a domlouvání se mezi zástupci Správy železnic a odpůrci. Totéž platí pro námitky OZNŘ3 upozorňující na umístění koridoru 190 metrů od jejího domu, navíc ve výšce 15 metrů nad zemí, omezení jejího práva vystoupit na *zastupitelstvu* dne 24. 6. 2024, údajně zavádějící a neúplné informace poskytované zastupitelům a na nevypořádání jejich námitek odpůrcem.
84. Z argumentace OZNŘ4 se soud s ohledem na výše uvedené nezabýval tvrzením, že námitky obce Křešice odpůrci vypořádal nesprávně, že na pracovní skupině podali řadu návrhů jiných tras, že nová trať ignoruje kulturní památky a že vyjádření Ministerstva obrany, jehož podrobnosti zůstaly utajeny, bylo účelově zneužito jako klíčový důvod pro zvolení varianty C – *Pod Bulfem*, která se však od Ministerstvem obrany odmítnuté varianty B liší jen krátkým úsekem u Chodoun. Vzhledem k tomu, že žádný návrhový bod nesměřoval proti vyjádření Ministerstva obrany, nevyhověl soud ani požadavku OZNŘ4, aby se seznámil s tím, co ministerstvu vadí, protože veřejnost tuto možnost neměla, a aby posoudil, zda zájmy Ministerstva obrany převáží nad ostatními zájmy v území.
85. Také argumentace OZNŘ6 poukazující na údajné rozpory stanovisek dotčených orgánů (varianta B byla odmítnuta, zatímco varianta C je možná, ačkoli v daném území vedou v identické stopě) a na to, že někteří zastupitelé se údajně domnívali, že bude trasa *územní rezervy* projednávána, nikoli jen vyhodnocována v procesu SEA, představuje nové námitky, jimž se soud vzhledem k tomu, že nejsou součástí návrhu, blíže nevěnoval.
86. Rovněž město Chlumec uplatnilo vlastní námitky, které nejsou jen vyjádřením k návrhu. Uvedlo, že od Ústí nad Labem po státní hranici (včetně území Chlumce) navrhla Správa

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

železnic koridor jen v jedné variantě. Namítalo, že přípravné práce a studie proveditelnosti nemohou nahradit proces pořizování územně plánovací dokumentace a že vyhodnocení vlivů na životní prostředí vychází z hodnot nejasného původu. Poznamenalo, že ve vztahu k území Chlumce bylo již dávno rozhodnuto o konkrétní trase, koridor je úzký (280 m) a prochází mezi dvěma obydlenými částmi města; portál Krušnohorského tunelu byl detailně naplánován již v roce 2022. Zmínilo, že navrhlo alternativní trasu, která by největší negativní vlivy na území města eliminovala. Dále namítalo neúnosné zatížení svého území (hluk, vibrace atd.) s ohledem na umístění portálu tunelu, odbočky na Chabařovice a zařízení staveníště (cca 9 hektarů) pro 10 až 15 let trvající stavbu tunelu. Upozornilo rovněž na nedostatečné vypořádání svých námitek. Uvedenou argumentací města Chlumce se soud v tomto řízení nezabýval. Pouze pro úplnost poznamenává, že město Chlumec podalo vlastní návrh na zrušení *napadené aktualizace*, o kterém soud rozhodl rozsudkem ze dne 3. 2. 2025, č. j. 142 A 6/2024-116.

87. Soud dále navrhovatelům i osobám zúčastněným na řízení připomíná, že předmětem soudního přezkumu v nyní řešené věci je *napadená aktualizace*, nikoli na ni navazující postupy nebo skutečnosti, které se odehrály až po jejím vydání. Námitky, které na takové postupy nebo skutečnosti upozorňují, tak nejsou pro nyní řešenou věc relevantní, tudíž jsou nedůvodné. Mezi takové námitky patří tvrzení navrhovatele c), že Správa železnic projekt neustále mění, nikdy nepředložila ekonomiku projektu ani způsob financování, a námitka obce Židovice, že Správa železnic neustále mění svá stanoviska. Pokud se Správa železnic pohybuje v koridoru schváleném *napadenou aktualizací*, jsou případné změny projektu i jejích stanovisek plně v její kompetenci a budou předmětem navazujících řízení (změny územních plánů, územní a stavební řízení), kde se případně dotčené subjekty budou moct bránit. Soud ostatně podle § 101b odst. 3 s. ř. s. při přezkoumání opatření obecné povahy vychází ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době jeho vydání. Ekonomika projektu a způsob financování pak nemají s *napadenou aktualizací* nic společného.
88. Ani argumentace navrhovatelů, že z Geografického informačního portálu Správy železnic, spuštěného dne 14. 8. 2024, zjistili, že mimo koridor budou zabírány plochy k doplňkové infrastruktuře (např. trafostanice u Židovic o rozloze téměř 10 hektarů – polovina intravilánu obce), se netýká *napadené aktualizace*, neboť tato doplňková infrastruktura nebyla jejím předmětem. Lze očekávat, že konkrétní podoba a umístění souvisejících staveb bude řešena na úrovni územních plánů, tudíž dotčené subjekty (včetně obce Židovice, která poukazovala na to, že na jejím území bude postavena trafostanice o rozloze 80 hektarů) budou mít možnost se proti těmto dílčím záměrům bránit později.
89. Totéž platí pro umístění terminálů Ústí nad Labem a Roudnice nad Labem, neboť jejich stavba není součástí *napadené aktualizace*; odpůrce k tomu správně poznamenal, že konkrétní umístění a stavebně technické provedení terminálů bude možné řešit až v okamžiku, kdy bude známo přesnější technické řešení trasy. Terminály tedy nebyly předmětem *napadené aktualizace* a v koridoru se projeví jen jeho rozšířením v oblasti, kde se předpokládá jejich umístění.
90. K námitce obce Židovice, že EIA byla salámovou metodou rozdělena na dvě části a obec Židovice ležící na jejich rozhraní se bude muset soustředit na obě, které spolu podle místostarosty „*nekomunikují*“ a neřeší obrovskou zátěž pro dané území, soud podotýká, že se jedná o postup časově následující po vydání *napadené aktualizace*, a proto není pro nyní řešenou věc relevantní.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

91. Poté se soud zabýval tvrzenou nepřezkoumatelností *napadené aktualizace*, kterou navrhovatelé spatřovali jednak v nedostatečném odůvodnění potřeby nového koridoru a změny trasy, jednak v její neurčitosti a jednak v nedostatečném vypořádání některých podstatných otázek a uplatněných námitek a připomínek. K tomu soud podotýká, že námitky byla oprávněna podat jen navrhovatelka a), což také učinila. Navrhovatelé b) a c) pak podali připomínky.
92. Soud připomíná, že nepřezkoumatelnost pro nedostatek důvodů musí být vykládána ve svém skutečném smyslu, tj. jako nemožnost přezkoumat určité rozhodnutí pro nemožnost zjistit z něj jeho obsah nebo důvody, pro které bylo vydáno (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 2. 2008, č. j. 7 Afs 212/2006-76, č. 1566/2008 Sb. NSS). Není přípustné institut nepřezkoumatelnosti libovolně rozšiřovat a vztáhnout jej i na případy, kdy se správní orgán podstatou námitky účastníka řízení zabývá, byť výslovně v odůvodnění rozhodnutí nereaguje na všechny aspekty vznesené námitky. Zrušení rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost je tak vyhrazeno jen těm nejzávažnějším vadám rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů či pro nesrozumitelnost dané rozhodnutí skutečně nelze meritorně přezkoumat. Nepřezkoumatelnost rozhodnutí pro nedostatek důvodů tak má místo zejména tehdy, opomene-li správní orgán na námitku účastníka zcela (tedy i implicitně) reagovat. Pokud však vyloží, proč se s danou námitkou neztotožňuje, nelze již hovořit o nepřezkoumatelnosti, byť by se závěr vyslovený správním orgánem jevil soudu zcela mylný a nepřijatelný.
93. Výše zmíněné závěry týkající se přezkoumatelnosti je podle názoru soudu možné přiměřeně vztáhnout i na přezkum opatření obecné povahy. K tomu lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169, č. 2266/2011 Sb. NSS, podle něhož platí, že „*na odůvodnění rozhodnutí o námitkách je třeba klást stejné požadavky jako v případě typických správních rozhodnutí (§ 68 odst. 3 správního řádu z roku 2004). Musí z něho být seznatelné, z jakého důvodu považuje obec námitky uplatněné oprávněnou osobou (§ 52 odst. 2 stavebního zákona z roku 2006) za liché, mylné nebo vyvrácené, nebo proč považuje skutečnosti předestírané oprávněnou osobou za nerozhodné, nesprávné nebo jinými řádně provedenými důkazy za vyvrácené*“.
94. Ústavní soud pak v nálezu ze dne 27. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11, uvedl, že požadavky vůči zastupitelstvu obce, pokud jde o detailnost a rozsah vypořádání se s námitkami vlastníka pozemku, uplatněnými proti územnímu plánu, nesmí být přemrštěné, jinak by byly výrazem přepjatého formalismu, který ohrožuje funkčnost územního plánování a přispívá k narušení stability systému územního plánování a právních jistot občanů, a bylo by lze je hodnotit jako nepřípustný zásah do práva na samosprávu. Tyto závěry lze podle názoru zdejšího soudu vztáhnout i na ZÚR a jejich aktualizace.
95. Před vypořádáním jednotlivých námitek nepřezkoumatelnosti soud předesílá, že *napadenou aktualizaci* je třeba číst jako jeden celek a jednotlivé její části posuzovat též v jejich vzájemném kontextu, nikoli jen izolovaně.
96. Soud prostudoval odůvodnění *napadené aktualizace* a shledal, že je v něm dostatečně odůvodněna potřeba a vhodnost *koridoru ŽD1*, a to i v porovnání s *koridorem územní rezervy*. Potřeba vymezení *koridoru ŽD1*, přínosy záměru a veřejný zájem na jeho vymezení jsou popsány v kapitole 7 odůvodnění *napadené aktualizace*. V ní odpůrce mimo jiné poukázal na vládou schválený *Program rozvoje RS* a na čl. 83a PÚR, z nichž vyplývá celková změna koncepce vysokorychlostní železniční dopravy včetně požadavku připojení Ústí nad

Labem na koridor se zastávkou pro dálkovou dopravu. Odpůrce rovněž vysvětlil, proč dosavadní koridor *územní rezervy* nové koncepci nevyhovuje a není vhodný ani z hlediska ochrany životního prostředí.

97. Pokud jde o posouzení ekonomických nákladů a přínosů stavby, odpůrce v odůvodnění *napadené aktualizace* poukázal na to, že předmětem územně plánovací činnosti nejsou ekonomické náklady ani ekonomické dopady pořizované územně plánovací dokumentace. Předpokládaná finanční náročnost staveb VRT byla podle odpůrce součástí materiálu Ministerstva dopravy, na základě kterého vláda schválila *Program rozvoje RS*. Odpůrce zdůraznil, že ekonomická stránka stavby je vždy záležitostí investora, v daném případě státu. K ekonomickým přínosům odpůrce uvedl, že se jedná o rychlý a efektivní dopravní systém, který s sebou přinese rozvoj ekonomiky a zlepši konkurenceschopnost napojených území.
98. Navrhovatelé se mýlí, pokud se domnívají, že posouzení ekonomických nákladů stavby mělo být podrobnější. Hodnocení ekonomických nákladů stavby totiž nespadá mezi úkoly územního plánování (srov. § 19 stavebního zákona). Soud nepřehlédl, že úkolem územního plánování je mimo jiné prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území [§ 19 odst. 1 písm. k) stavebního zákona]. Nicméně ani z tohoto ustanovení nevyplývá, že odpůrce měl blíže posuzovat ekonomické náklady stavby. Předně je třeba si uvědomit, že na úrovni ZÚR se neřeší stavba, nýbrž její koncepce. Stavba dosud nebyla plně naprojektována, tudíž její náklady zatím nejsou známy. Soud dále zdůrazňuje, že koncepci VRT schválila vláda, varianty koridoru vybralo Ministerstvo dopravy a návrh na vydání *napadené aktualizace* podala Správa železnic. Všechny tyto subjekty nepochybně řešily i ekonomickou stránku věci, proto není třeba, aby ji hodnotil též odpůrce.
99. Také odůvodnění změny trasy koridoru považuje soud za dostatečné. Odpůrce vysvětlil, že vycházel z návrhu Správy železnic a postupoval v souladu s čl. 83a PÚR, který mu stanovil úkol na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (– Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu. Odpůrce byl tedy povinen vycházet z variant vybraných Ministerstvem dopravy, mezi které původní koridor *územní rezervy* nepatřil. Z toho podle názoru soudu logicky vyplývá, že trasu koridoru bylo nutné změnit.
100. Soud nesdílí názor navrhovatelů o neurčitosti a nepřezkoumatelnosti *napadené aktualizace* spočívající v tom, že nelze zjistit konkrétní šíři koridoru v konkrétním místě. Soud připomíná, že součástí *napadené aktualizace* je mimo jiné Schéma širkového uspořádání koridoru, ze kterého lze snadno zjistit orientační šířku koridoru v konkrétních místech. V odůvodnění *napadené aktualizace* (na stranách 121 a 122) odpůrce dále vysvětlil, proč je koridor v některých úsecích širší. Takto stanovená šíře koridoru podle názoru soudu odpovídá charakteru a měřítku ZÚR. Podle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 500/2006 Sb.“) výkresy obsahují pouze jevy zobrazitelné v příslušném měřítku, tj. v případě ZÚR v měřítku 1:100 000.
101. Tvrdí-li navrhovatelé, že šíře koridoru až 1 200 metrů představuje nedostatečně odůvodněný zásah do práv dotčených obcí a vlastníků dotčených nemovitostí, soud opakuje, že návrh na zrušení opatření obecné povahy není žalobou ve veřejném zájmu. Nestačí tedy jen poukázat na domnělá pochybení odpůrce, nýbrž je třeba zároveň tvrdit a prokázat, že došlo k zásahu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

do práv navrhovatele (některého z navrhovatelů). Soud zjistil, že v okolí obce Hrobce ani v okolí dalších obcí, které jsou členy navrhovatele b), koridor nedosahuje šíře 1 200 metrů. Navrhovatelé netvrdili ani neprokázali, jak se šíře koridoru 1 200 metrů v oblasti Krušných hor (Krušnohorský tunel) konkrétně dotýká jejich práv. Ve vztahu k námitce poukazující na nedostatečně odůvodněný zásah do práv způsobený šířkou koridoru až 1 200 metrů tak navrhovatelé nejsou aktivně legitimováni.

102. Navrhovatelé dále namítali, že *napadená aktualizace* neřešila, že v určitých místech dochází ke kumulaci problémů (koridor v záplavovém území v obytné oblasti a křižování s komunikacemi či vedením vysokého napětí, opatření na omezení hluku), které mohou vést k mnohonásobně vyšším nákladům na realizaci. K tomu soud uvádí, že odpůrce v rámci rozhodnutí o námitkách (na straně 70) připustil, že „v určitých místech může v konkrétní situaci dojít ke kumulaci problémů a omezení. To se ovšem prokáže až na základě návrhu konkrétního technického řešení stavby a jejího přesného umístění. Ani teoretická možnost kumulace problémů při technickém řešení a realizaci stavby není důvodem pro nerespektování § 36 odst. 3 věty poslední stavebního zákona a řešení podrobností, náležejících svým obsahem územnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí, již v ZÚR“. Odpůrce tedy navrhovateli zdůrazňovanou kumulaci problémů neřešil záměrně, neboť zastává názor, že mu to na úrovni ZÚR nepřísluší. Z tohoto pohledu je *napadená aktualizace* přezkoumatelná. Správností uvedeného názoru odpůrce se soud bude zabývat níže.
103. Odpůrce se podle zjištění soudu řádně vypořádal i s námitkou upozorňující na Národní plán povodí Labe a významné rozšíření aktivní zóny řeky Labe, které navrhlo Ministerstvo zemědělství. Na straně 69 rozhodnutí o námitkách uvedl, že záplavové území včetně aktivních zón vymezuje a aktualizuje na základě žádosti správce vodního toku příslušný vodoprávní úřad opatřením obecné povahy, nikoli Ministerstvo zemědělství Národním plánem povodí Labe (§ 66 odst. 1 vodního zákona). Zdůraznil, že příslušným vodoprávním úřadem je Krajský úřad Ústeckého kraje, a dodal, že „v současné době je návrh aktualizace záplavového území řeky Labe na území Ústeckého kraje ve fázi pořizování. Výsledek opatření obecné povahy nelze předjímat“.
104. Vlivem realizace VRT na povrchové a podzemní vody se odpůrce zabýval na stranách 70 a 71 rozhodnutí o námitkách a na stranách 135 a 136 vypořádání připomínek. Odkázal přitom na závěry SEA. V něm bylo formulováno a doporučeno projektové opatření, náležející do fáze projektové přípravy včetně posouzení EIA, podle kterého budou konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání řešeny a navrženy na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území. S odkazem na § 36 odst. 3 stavebního zákona (ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti, náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím) odpůrce uvedl, že toto opatření nebylo zapracováno do výrokové části *napadené aktualizace*. Připomněl, že „předmětem 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru – „prázdného pruhu území“ pro budoucí umístění stavby vysokorychlostní železniční trati, nikoliv tato stavba samotná. Ve fázi pořizování 5aZÚR ÚK tak není známa přesná poloha trati (v horizontálním i vertikálním směru) ani její stavebně technické řešení včetně tomu odpovídajícího způsobu založení“. To podle odpůrce vylučuje možnost blíže se vlivem realizace VRT na povrchové a podzemní vody zabývat. Takové odůvodnění považuje soud za dostatečné.
105. Soud nepřisvědčil ani námitce zmatečnosti spočívající v definování pojmů VRT a rychlá spojení. Pojem rychlá spojení odpůrce vymezil na stranách 113 a 114 odůvodnění *napadené aktualizace* s odkazem na vládou schválený Program rozvoje RS. Uvedl, že jde o „provozně

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Pojem „rychlá spojení (RS)“ tak lépe vystihuje charakter záměru, pro který je v rámci 5aZÚR ÚK vymezen koridor ŽD1“. Odpůrce tedy převzal terminologii Programu rozvoje RS a PÚR, která rovněž hovoří o systému rychlých spojení. Tento systém zahrnuje kromě výstavby nové trati také odbočky pro její propojení se stávajícími železničními tratěmi. Vzhledem k tomu, že koridor ŽD1 je určen pro novostavbu trati, podle citované definice zjevně půjde o trať vysokorychlostní. Není proto zmatečné ani rozporné, pokud vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území a SEA pracují s pojmem VRT, zatímco *napadená aktualizace* užívá pojem rychlá spojení. Zároveň z toho ani nevyplývá, že by koridor ŽD1 byl určen pro konvenční trať, která nebude splňovat nároky VRT.

106. Navrhovatelé dále namítali nedostatečné vypořádání námitek nepovolitelnosti záměru v dalších fázích, chybějícího rozhodnutí Ministerstva dopravy a rozporu s nařízením č. 1315/2013.
107. K možné nepovolitelnosti záměru v dalších fázích (územní plán, územní řízení, stavební řízení) se odpůrce vyjádřil hned na několika místech rozhodnutí o námitkách. Na straně 9 uvedl, že pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže. Na straně 59 vysvětlil, že „*ve fázi pořizování ZÚR/AZÚR se v rámci SEA posuzuje a prověřuje pouze ne/možnost realizace určité koncepce, neboť pouze ta je předmětem ZÚR/AZÚR a je v té době známa. Konkrétní stavby (stavebně technické řešení) a jejich vlivy na pozemky a obyvatele předmětem ZÚR/AZÚR nejsou a být nemohou*“. Na straně 91 odpůrce poznamenal, že „*stavební zákon nevylučuje ani situaci, že v některé z dalších, podrobnějších fází územního plánování (územní plán, územní rozhodnutí nebo společné povolení včetně EIA) je prokázáno, že stavbu nelze realizovat. Potom je třeba vyhledat jiný koridor a vymezit ho buď v územním rozvojovém plánu nebo v další aktualizaci ZÚR*“. Tuto reakci na uvedenou námitku považuje soud za dostačující.
108. Otázkou chybějícího rozhodnutí Ministerstva dopravy o výběru variant se odpůrce zabýval na straně 56 rozhodnutí o námitkách. Odkázal přitom na závaznost PÚR a svou ucelenou argumentaci k nejčastějším námitkám Ua1 – strana 4 a násl. Z čl. 83a PÚR přitom vyplývá, že koridor má být vymezen na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy. Odpůrce opakovaně zmínil, že možné trasy koridoru byly prověřovány ve Studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany, kterou dne 22. 12. 2020 schválila Centrální komise Ministerstva dopravy (srov. např. stranu 232 rozhodnutí o námitkách). Z této Studie proveditelnosti vyplynuly varianty, které ve svém návrhu ze dne 25. 1. 2022 uplatnila Správa železnic. Z uvedeného je zřejmé, jak bylo o výběru variant rozhodnuto. Takové vypořádání zmíněné námitky shledal soud dostatečným. Navrhovatelé totiž z odůvodnění *napadené aktualizace* zjistili, jak odpůrce na danou námitku reagoval, a uplatnili rovněž návrhový bod, v němž upozorňovali na to, že Ministerstvo dopravy o výběru variant nerozhodlo. Navrhovatelé tedy primárně nesouhlasí s právním názorem odpůrce, což však není otázkou přezkoumatelnosti *napadené aktualizace* a bude řešeno níže.
109. K namítanému rozporu *napadené aktualizace* s nařízením č. 1315/2013 se odpůrce výslovně vyjádřil na straně 142 vyhodnocení připomínek. Uvedl, že vše bylo podrobně řešeno na úrovni ministerstev. Na straně 56 rozhodnutí o námitkách odpůrce konstatoval, že „*zajištění souladu koncepce Rychlých železničních spojení – včetně trati, pro niž je vymezován koridor ŽD1, s naší i evropskou legislativou a mezinárodními dohodami, bylo řešeno na úrovni státu v rámci*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

podkladů pro UV č. 389 ze dne 22. 5. 2017. Z krajské úrovně nelze železniční koridor mezinárodního, ale ani celostátního významu primárně vymezovat, tedy ani hodnotit podklady pro jeho vymezení“. Vypořádání této námítky podkládá soud za dostatečné.

110. Námitky týkající se nedostatečnosti SEA řešil odpůrce na stranách 67 až 76 rozhodnutí o námitkách, kde se podrobně zabýval jednotlivými hodnocenými vlivy a hledisky. Odpůrce v zásadě vycházel z toho, že dosud není známo konkrétní technické řešení stavby (to ani není předmětem *napadené aktualizace*), tudíž předpokládané vlivy budou podrobněji hodnoceny až v dalších fázích (územní plány, územní a stavební řízení). Soud nesdílí názor navrhovatelů, že je toto vypořádání daných námitek příliš obecné a bezobsažné. Odpůrce jasně a přezkoumatelně formuloval svůj právní názor. Otázku jeho správnosti soud zodpoví níže.
111. Navrhovatelé dále v návrhu upozorňovali na to, že nebyly řádně vypořádány ani námitky a připomínky dalších osob. Neupřesnili však, o jaké konkrétní námitky a připomínky se mělo jednat, ani jak jejich nevypořádání mělo zasáhnout do práv navrhovatelů. Soud se proto touto obecnou námitkou blíže nezabýval.
112. Pro úplnost soud dodává, že neshledal takové nedostatky odůvodnění *napadené aktualizace*, které by bránily jejímu přezkoumání v mezích návrhových bodů, a ke kterým by tak musel přihlédnout z úřední povinnosti. Lze tedy uzavřít, že *napadená aktualizace* ani rozhodnutí o námitkách navrhovatelů a vypořádání jejich připomínek netrpí namítanou nepřezkoumatelností. Příslušné námitky tak nejsou důvodné. Soud nesdílí ani názor města Chlumce, že odpůrce přijaté řešení komplexně nezdůvodnil.
113. Poté se soud zabýval námitkami týkajícími se procesu vydání *napadené aktualizace*.
114. Podle § 42a odst. 1 stavebního zákona platí, že *zkrácený postup pořizování aktualizace zásad územního rozvoje se použije v případě, že takto výslovně uvede zastupitelstvo kraje při rozhodnutí o pořízení aktualizace zásad územního rozvoje a o jejím obsahu, nebo při schválení zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje v uplynulém období; v prvním případě se zpráva o uplatňování ani zadání aktualizace zásad územního rozvoje nepořizují*.
115. Z citovaného ustanovení vyplývá, že rozhodnutí o tom, zda bude užit zkrácený postup, či nikoli, závisí na vůli zastupitelstva. Jedná se tedy o politické rozhodnutí voleného orgánu kraje. V nyní řešené věci Správa železnic jakožto oprávněný investor navrhla, aby byla *napadená aktualizace* pořízena zkráceným postupem a *zastupitelstvo* tomuto návrhu usnesením č. 018/13Z/2022 dne 28. 2. 2022 vyhovělo. Zákonem stanovené podmínky pro zkrácený postup pořizování tak byly splněny.
116. Užití zkráceného postupu pořizování podle názoru soudu neznamená, že cílem bylo prosadit vybraný koridor za každou cenu. Odpůrce v rozhodnutí o námitkách (na stranách 62 a 63) vysvětlil rozdíly mezi zkráceným a „nezkráceným“ postupem. Mimo jiné uvedl: *„Pokud je návrh aktualizace zpracován ve variantách, liší se oba postupy pořizování tím, že v ‚nezkráceném‘ postupu jsou předmětem společného jednání všechny varianty, poté krajské zastupitelstvo rozhodne o nejvhodnější variantě (podle § 38 odst. 2 stavebního zákona je při jejím výběru vázáno stanovisky dotčených orgánů nebo výsledkem řešení rozporů), a předmětem veřejného projednání už je jen vybraná varianta. Ve zkráceném postupu pořizování se koná veřejné projednání nad návrhem se všemi variantami. Proto se i veřejnost vyjadřuje ke všem variantám. O vybrané variantě rozhoduje zastupitelstvo až současně se schválením návrhu 5aZÚR ÚK. Podle § 42b odst. 9 stavebního zákona je zastupitelstvo při výběru nejvhodnější varianty vázáno stanovisky*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

dotčených orgánů, případně výsledky řešení rozporů mezi jejich stanovisky. Výsledné schválení (vydání) návrhu 5aZÚR ÚK v obou případech (zkráceným i nezkráceným postupem) krajské zastupitelstvo vykonává z titulu ochrany zájmů kraje a občanů kraje v samostatné působnosti [§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona]. Zastupitelstvo tak může rozhodnout, zda schválí výběr nejvhodnější varianty, či zda celý návrh 5aZÚR ÚK zamítne.“ S těmito závěry soud souhlasí a zdůrazňuje, že zkrácený postup umožnil, aby se všechny dotčené osoby při veřejném projednání vyjádřily ke všem navrhovaným variantám. Nedošlo tedy k žádnému omezení jejich práv (tj. ani práv navrhovatelů). Možnost zamítnutí návrhu pak ukazuje, že rozhodně nešlo o prosazení koridoru za každou cenu.

117. Ačkoli *napadená aktualizace* skutečně vnáší do území novou koncepci dopravního řešení, jak upozornila OZNR4, nic nebránilo tomu, aby byla pořízena zkráceným postupem. K poznámce navrhovatelů, že zásadní změnu v území nelze činit narychlo, soud podotýká, že mu není zřejmé, co navrhovatelé míní oním „narychlo“. Tuto změnu v území totiž odstartovala již v roce 2017 vlada schválením *Programu rozvoje RS*, poté byla zpracována Studie proveditelnosti, kterou v roce 2020 schválila Centrální komise Ministerstva dopravy, a v roce 2021 byla přijata 4. aktualizace PÚR, která stanovila úkol – vymezit koridor pro VRT. Změna koncepce vysokorychlostní železniční dopravy tak byla v postupných krocích řešena již od roku 2017. Ani samotný proces vydání *napadené aktualizace* neprobíhal „narychlo“. Správa železnic podala návrh 25. 1. 2022, návrh aktualizace ZÚR byl zveřejněn 12. 12. 2022 a dne 24. 1. 2023 se uskutečnilo jeho veřejné projednání. Všechny dotčené osoby měly možnost se s návrhem seznámit a uplatnit své námítky a připomínky. Odpůrce si opatřil všechna potřebná stanoviska a vyjádření dotčených orgánů a teprve dne 24. 6. 2024 *zastupitelstvo* rozhodlo o vydání *napadené aktualizace*. Proces jejího pořizování tak trval bezmála dva a půl roku a vlastní změna v území byla předmětem různých pracovních skupin nejméně od roku 2020. Ani tuto námitku proto soud neshledal důvodnou.
118. Soud nepřisvědčil názoru navrhovatelů, že byla schválena varianta upřednostňovaná ve věci zaujatou Správou železnic, neboť další varianty včetně *územní rezervy* byly nedostatečně zdokumentovány a nemohlo proběhnout náležité vyhodnocení jejich vlivů. Správa železnic podala návrh na pořízení *napadené aktualizace* jako oprávněný investor a odpůrce z variant uvedených v tomto návrhu (které byly v souladu s čl. 83a PÚR vybrány Ministerstvem dopravy – viz níže) vybral tu, která vyhovovala všem dotčeným orgánům. Vzhledem k tomu, že nad rámec tří variant obsažených v návrhu Správy železnic žádnou jinou variantu Ministerstvo dopravy nevybralo, nebylo třeba jakoukoli další variantu podrobněji dokumentovat a vyhodnocovat její vlivy. Koridorem *územní rezervy* se soud bude zabývat níže.
119. Skutečnost, že Ministerstvo obrany označilo za přípustnou pouze jednu variantu, pak podle názoru soudu neznamena, že se ve skutečnosti nejednalo o porovnání tří variant. Ministerstvo dopravy totiž vybralo tři varianty, které byly následně rozpracovány do podrobností potřebných pro vyhodnocení jejich vlivů na úrovni krajské územně plánovací dokumentace. K těmto variantám se následně vyjádřily jednotlivé dotčené orgány. Záporné stanovisko Ministerstva obrany k variantám A – *Mrchový kopec* a B – *Holý vrch* bylo součástí vyhodnocování a porovnávání navržených variant. Uvedená námitka proto není důvodná.
120. Posuzování jednotlivých variant (A, B a C) tedy proběhlo. Soud proto neshledal navrhovateli namítané porušení čl. 3 odst. 2 směrnice SEA ani předpisů upravujících soustavu NATURA 2000, pokud jde o navrhovateli zdůrazňované posuzování variant. Navrhovatelé v této souvislosti odkazovali na rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

2/2010-644, č. 2106/2010 Sb. NSS, ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007-210, a ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, na usnesení téhož soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, č. 2009/2010 Sb. NSS, a na usnesení Ústavního soudu ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10. Soud však má za to, že odpůrce veškeré požadavky vyplývající z těchto rozhodnutí v procesu vydání *napadené aktualizace* dodržel.

121. Navrhovatelé v návrhu (toliko okrajově) zmínili územní rozvojový plán. Tento institut byl do stavebního zákona (§ 35a a násl.) zaveden novelou č. 403/2020 Sb. s účinností od 1. 1. 2021. Právní úprava pak počítala s vydáním tzv. *prvního územního rozvojového plánu*. Podle přechodného ustanovení čl. XXV. bodu 1 zákona č. 403/2020 Sb. platí, že *Ministerstvo pro místní rozvoj prověří záměry dopravní a technické infrastruktury vymezené v zásadách územního rozvoje, které jsou zároveň obsažené v politice územního rozvoje a současně se jedná o veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření, které dosud nebyly provedeny a u kterých již uplynula lhůta pro přezkum podle správního řádu a soudního řádu správního. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům ministerstvo převezme ze zásad územního rozvoje bez věcné změny do prvního územního rozvojového plánu, přitom jiný způsob grafického vyjádření se nepovažuje za věcnou změnu*. Obdobné ustanovení pak obsahuje i § 319 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nový stavební zákon“). Soudu je z jeho činnosti známo, že *první územní rozvojový plán* vydala vláda ve druhém pololetí roku 2024, tedy po schválení *napadené aktualizace*. S ohledem na citovanou právní úpravu je zřejmé, že *první územní rozvojový plán* nemohl obsahovat *koridor ŽD1* vymezený na území Ústeckého kraje, protože nebyla splněna podmínka, že se jedná o záměr vymezený v ZÚR, u kterého již uplynula roční lhůta pro přezkum soudem. Ze stavebního zákona ani z nového stavebního zákona nevyplývala (nevyplývá) povinnost zpracovat koridor dopravní infrastruktury (např. *koridor ŽD1*) vymezený v PÚR do územního rozvojového plánu dříve, než bude daný koridor vymezen v ZÚR. Pokud tedy navrhovatelé požadovali, aby byl výběr trasy koridoru proveden v procesu pořizování územního rozvojového plánu, soud konstatuje, že takový postup nebyl možný. Odpůrce byl navíc podle § 31 odst. 4 stavebního zákona vázán obsahem PÚR, která s územním rozvojovým plánem nepočítala; byl tedy povinen vymezit koridor na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy.
122. Soud proto uzavírá, že námitku navrhovatelů, podle které *napadená aktualizace* nebyla vydána zákonem stanoveným způsobem, vyhodnotil jako nedůvodnou.
123. Poté se soud zaměřil na namítané rozpory *napadené aktualizace* s PÚR.
124. Podle § 32 odst. 1 stavebního zákona platí, že *politika územního rozvoje*
 - a) *schematicky vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje,*
 - b) *stanoví ve vymezených oblastech, plochách a koridorech kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v území a pro jejich posuzování, zejména s ohledem na jejich budoucí význam, možná ohrožení, rozvoj, útlum, preference a rizika,*
 - c) *stanoví úkoly podle § 31.*
125. Z § 31 odst. 1 stavebního zákona plyne, že *politika územního rozvoje určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů*. Podle odstavce 4 téhož ustanovení platí, že *politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání územního rozvojového plánu,*

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území dnem následujícím po dni zveřejnění sdělení podle odstavce 3.

126. Nejprve považuje soud za vhodné upozornit na judikaturu týkající se vztahu ZÚR a PÚR. Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 30. 5. 2019, č. j. 2 As 122/2018-512, shrnul závěr předchozí judikatury. Uvedl: „Konstantní judikatura Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133, či ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157) i Ústavního soudu (usnesení ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10), nepovažuje politiku územního rozvoje za opatření obecné povahy způsobilé soudního přezkumu podle § 101a s. ř. s. Ústavní soud přitom v uvedeném usnesení posuzoval ústavní stížnost podanou proti usnesení Nejvyššího správního soudu ve věci sp. zn. 9 Ao 3/2009, jímž podporují svůj názor stěžovatelé. Soud jím odmítl návrh směřující proti Politice územního rozvoje z r. 2008 proto, že nejde o opatření obecné povahy a nepodléhá soudnímu přezkumu. Tam také v první řadě vyslovil, že (ú)koly vyplývající z Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Možnost posuzování PÚR teoreticky připustil pouze pro případy, kdy by PÚR extendovala ze svých mezí co do míry konkrétnosti závazných limitů. Tento soud již v rozsudku ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157, o dopadu zmíněného usnesení tohoto soudu uvážil tak, že tento požadavek je nepochybně nutno vztáhnout k dalším fázím územního plánování, tedy k pořízení a vydání zásad územního rozvoje, územního plánu, regulačního plánu a při rozhodování v území.“
127. V rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, č. 2698/2012 Sb. NSS, Nejvyšší správní soud dále uvedl: „Pořizovatel zásad územního rozvoje je povinen převzít do zadání a na jeho podkladě zpracovaného návrhu zásad územního rozvoje záměry obsažené v platné politice územního rozvoje (viz § 31 odst. 4 stavebního zákona z roku 2006). Pokud se v průběhu projednávání návrhu zásad územního rozvoje a posuzování jejich vlivů na udržitelný rozvoj území ukáže některý ze záměrů obsažených v politice územního rozvoje jako neproveditelný, je na pořizovateli, aby s dotčenými orgány a Ministerstvem pro místní rozvoj dojednal vypuštění tohoto záměru z návrhu zásad územního rozvoje. (...) Šíře plochy či koridoru v územně plánovacích nástrojích by měla být kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v nižších stupních územně plánovacích nástrojů umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru [§ 2 odst. 1 písm. g), h), i) stavebního zákona z roku 2006].“
128. Z usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, č. 2009/2010 Sb. NSS, pak plyne, že „pokud by některé cíle územního plánování byly v politice vymezeny natolik konkrétně, že by již nebylo možné hovořit o pouhém obecném záměru, ale naopak o konkrétní přesně vymezené regulaci určitého území, bylo by zajisté možné dovolat se jejího přezkumu v rámci návrhu na zrušení zásad územního rozvoje kraje či jejich části. Je totiž nepochybné, že politika platí a je účinná zásadně pouze ve svém zákonem vymezeném obsahu a pokud by v tomto příliš extendovala a překročila své zákonem stanovené obsahové limity (naznačené v předchozí části odůvodnění a spočívající zejména v přiměřené míře obecnosti), nemůže to být na újmu těm, vůči kterým je veřejná správa v této oblasti vykonávána, tj. fyzickým osobám a dále pak nejrozličnějším právníckým osobám. Jinak řečeno – v té části, ve které by Politika vykazovala takovou míru konkrétnosti, která by překračovala základní rámec jejího zákonem vymezeného obsahu, by nebyla ve vztahu k pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a rozhodování v území závazná. Tato pojistka či záruka zákonnosti politiky z hlediska jejího obsahu přitom odpovídá již zmíněnému charakteru politiky

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

jako politicko právního dokumentu, jakož i hierarchii a posloupnosti jednotlivých fází procesu územního plánování“.

129. Zdejší soud se s uvedenými závěry ztotožňuje a v jejich světle nyní řešenou věc posuzoval.
130. Odpůrce v textové části odůvodnění *napadené aktualizace* správně poukazoval na svou vázanost PÚR ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona. Rovněž správně odkazoval na § 39 odst. 3 stavebního zákona, podle kterého se nepřihlíží ke stanoviskům, námitkám a připomínkám, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR. Ohledně konkrétního vedení koridoru VRT odpůrce upozorňoval na Aktualizaci č. 4 PÚR, schválenou usnesením vlády č. 618 ze dne 12. 7. 2021, účinnou od 1. 9. 2021, a citoval čl. 83a PÚR ve znění uvedené aktualizace.
131. Soud shledal, že v čl. 83a PÚR ve znění její Aktualizace č. 4 je jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady stanoveno: „*Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Provéřit možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro dálkovou dopravu, dořešit vstupy/výstupy do/z Prahy, zabezpečit přeshraniční koordinaci s Německem. Provéřit napojení odbočné větve Praha–Kralupy nad Vltavou–Most.*“
132. Dále jsou v čl. 83a uvedeny „*úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (– Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu*“.
133. Ve 4. aktualizaci PÚR, již byl doplněn výše citovaný čl. 83a ohledně koridoru ŽD1, je zároveň obsaženo *Schéma 4 – Doprava železniční*. V něm je koridor ŽD1 znázorněn šedou barvou, a to ve značně širší, odhadem cca 20 km. Takto graficky znázorněný koridor ŽD1 ve spojení s čl. 83a PÚR nedosahuje takové míry konkrétnosti, která by odporovala povaze PÚR. Z citované judikatury je zřejmé, že u koridoru republikového významu je třeba poměrně podrobně vymežit koridor již v PÚR pro zajištění návaznosti zejména v jednotlivých ZÚR. Skutečnost, že PÚR stanoví jako úkol pro územní plánování, aby vycházelo z variant vybraných Ministerstvem dopravy, se jeví soudu jako logická.
134. Námitkou, že v PÚR není určena trasa koridoru VRT, se zabýval odpůrce na stranách 4 až 9 rozhodnutí o námitkách. Dospěl k závěru, že byl vázán výběrem variant vedení koridoru VRT provedeným Ministerstvem dopravy, kdy zároveň podrobně popsal, jakým způsobem byl koridor v PÚR vymezen. S uvedeným posouzením soud v zásadě souhlasí a pro stručnost na ně odkazuje. Z odůvodnění rozhodnutí o námitkách soud zdůrazňuje, že odpůrce správně upozornil, že výběr variant vedení koridoru VRT včetně (ne)napojení Ústí nad Labem na tuto trasu je podle PÚR v gesci Ministerstva dopravy. Odpůrce rovněž správně upozornil, že předmětem *napadené aktualizace* je koridor republikový, navíc mezinárodního významu. Pokud je takový koridor řešen v PÚR, nelze ho v ZÚR navrhnout v jiné trase (například v trase *územní rezervy* či v jiné alternativní trase odchyľující se od PÚR).
135. Soud opakuje, že výběr variant vedení koridoru byl podle PÚR svěřen Ministerstvu dopravy, které je ústředním orgánem státní správy na úseku železniční dopravy. Pro územní plánování, tedy i pro proces pořizování *napadené aktualizace*, byl v čl. 83a PÚR v souladu s § 31 odst. 1 a § 32 odst. 1 písm. f) stavebního zákona stanoven úkol vymežit koridor VRT na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy. Vzhledem k tomu, že zmíněný čl. 83a PÚR odkazuje na výběr variant Ministerstvem dopravy, soud má za to, že v procesu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

pořizování *napadené aktualizace* byl daný výběr variant pro pořizovatele i odpůrce závazný na základě § 31 odst. 4 stavebního zákona.

136. Na podporu uvedeného názoru soud odkazuje na výše citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526, podle kterého „pro vymezování dopravní a technické infrastruktury je nutná koordinace příslušných pořizovatelů dle úrovně významu, jakého má daný koridor dosáhnout. Dále příslušný nástroj územního plánování reguluje vždy jen území, pro které je vydáván. Není proto možné, aby o mezinárodním dopravním koridoru procházejícím skrze celé území státu rozhodovaly jednotlivé kraje nebo obce. Nelze ani pomíjet tu skutečnost, že při plánování mezinárodních dopravních staveb jsou jednotlivé státy často vázány mezinárodními dohodami. Bez možnosti zahrnout tyto trasy do územně plánovací dokumentace pro celé území státu by stát neměl nástroj, jak těmto dohodám, při respektování vnitrostátní regulace, dostát. Jedná-li se tedy o koridor mezinárodního či národního významu, musí být jeho záměr relativně konkrétně formulován již v té fázi územního plánování, která je v působnosti subjektu oprávněného o takových věcech rozhodovat, tj. vlády. (...) Úkolem zásad územního rozvoje je pak v nadmístních souvislostech příslušného kraje zpřesnit a rozvíjet cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje. Jinými slovy, obsahem zásad územního rozvoje je koncepce rozvoje území kraje vyjádřená ve zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje (tedy ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu) a dále vymezení ploch a koridorů nadmístního významu (s jistou mírou zjednodušení lze říci regionálního významu)“. S těmito závěry, na které upozornil již odpůrce, se soud ztotožňuje a považuje je za příléhavé pro nyní řešenou věc.
137. Soud rovněž souhlasí s názorem odpůrce, že předmětem *napadené aktualizace* nebyl žádný koridor dopravní infrastruktury, který by byl pouze nadmístního významu, a jehož vymezení by tak bylo v kompetenci pořizovatele ZÚR. V již zmíněném rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 Nejvyšší správní soud uzavřel, že do ZÚR nemůže být vybrána alternativní koncepce (např. trasa vedení koridoru), která je v rozporu s PÚR. Soud sice připouští, že v aktualizované PÚR nebyla vymezena žádná konkrétní trasa koridoru VRT, ovšem na druhé straně je zřejmé, že odpůrce musel vycházet z variant tras vybraných Ministerstvem dopravy. Odpůrce přitom správně upozornil, že měl možnost návrh Správy železnic na vydání *napadené aktualizace* zamítnout z důvodu ochrany území Ústeckého kraje a jeho obyvatel. Toho však nevyužil, protože vyhodnotil vybranou variantu C – *Pod Bulfem* jako vyhovující. V tomto směru soud odkazuje na stranu 234 rozhodnutí o námitkách, kde odpůrce uvedl: „Skutečnost, že PÚR je pro pořizování ZÚR závazná a že v rámci pořizování aktualizace ZÚR jsou posuzovány předložené varianty, ještě neznámá, že některá z nich bude realizována. Pokud by po prověření v 5aZÚR ÚK nebyla realizovatelná ani jedna varianta, muselo by, v tomto konkrétním případě, MD prostřednictvím oprávněného investora najít jiný koridor a vymezit ho v územním rozvojovém plánu ČR (ÚRP) nebo znovu požádat o aktualizaci ZÚR ÚK. Obdobný princip platí při pořizování územního plánu i vydávání územního rozhodnutí. Pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže. Znamená to, že nadřazená dokumentace není závazná absolutně. Tento princip je v souladu s ustálenou judikaturou. V případě návrhu 5aZÚR ÚK však nebylo prokázáno, že by ani jedna z oprávněným investorem předložených variant koridoru ŽD1 nebyla realizovatelná.“ S citovaným názorem odpůrce se soud ztotožňuje.
138. Jakkoli lze souhlasit s navrhovateli, že PÚR nevyžaduje přímé napojení centra Ústí nad Labem na VRT, soud zdůrazňuje, že varianty vybrané Ministerstvem dopravy s tímto napojením počítaly. Podle názoru soudu navíc z čl. 83a PÚR vyplývá požadavek, aby bylo

Ústí nad Labem (nikoli nutně jeho centrum) připojeno na koridor VRT se zastávkou pro dálkovou dopravu. Umístění takové zastávky přímo v Ústí nad Labem tomuto požadavku nepochybně vyhovuje. Skutečnost, že *koridor ŽD1* vede přes Ústí nad Labem, tak soud hodnotí jako plně souladnou s PÚR.

139. Není pochyb o tom, že PÚR má obsahovat (a obsahuje) vymezení koridorů jen v obecné podobě. Teprve ZÚR (a další územně plánovací dokumentace) mají tyto koridory konkretizovat a určovat blíže jejich umístění. To odpůrce dodržel. Odpůrce podle názoru soudu postupoval v souladu s již výše citovaným usnesením Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Ao 3/2009-59, pokud do *napadené aktualizace* vládou schválený koridor umístil. Zatímco v PÚR byl pouze odkaz na varianty vedení koridoru vybrané Ministerstvem dopravy, dostal koridor v návrhu Správy železnic na vydání *napadené aktualizace* konkrétnější podobu. V daném návrhu byly předestřeny tři varianty vedení koridoru vybrané Ministerstvem dopravy, přičemž v procesu pořizování *napadené aktualizace* pak byla vybrána a schválena nejvhodnější varianta vedení koridoru VRT. Odpůrce přitom nepřevzal koridor vyplývající z rozhodnutí Ministerstva dopravy bez dalšího, nýbrž koridor byl posuzován v procesu SEA podle zákona o posuzování vlivů i podle zákona o ochraně přírody. Smyslem tohoto posuzování bylo vyhodnocení realizovatelnosti výstavby VRT v *koridoru ŽD1* na úrovni ZÚR.
140. Soud v této souvislosti podotýká, že rozhodnutí Ministerstva dopravy o výběru variant učinila jeho Centrální komise na základě Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany ze dne 10. 12. 2020. Tato studie, byť formálně zmiňovala i variantu vedení koridoru VRT *územní rezervou*, reálně počítala v úseku Roudnice nad Labem – sjezd Litoměřice – Ústí nad Labem se dvěma variantami trasování VRT, a to s variantou A – *Mrchový kopec* a s variantou B – *Holý vrch* (srov. stranu 8 *Průvodní zprávy* Studie proveditelnosti). V *napadené aktualizaci* je vícekrát zmiňováno rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy ohledně schválení Studie proveditelnosti. Jiné rozhodnutí Ministerstva dopravy, kterým by byly vybrány varianty uváděné Správou železnic v návrhu ze dne 25. 1. 2022, není v *napadené aktualizaci* zmiňováno a soud žádné takové rozhodnutí nenalezl ani v předložené spisové dokumentaci. Podle vyjádření Správy železnic k návrhu žádné jiné „*vybrané varianty Ministerstvem dopravy*“ tak, jak požaduje PÚR, neexistují. Porovnáním variant trasy VRT ve Studii proveditelnosti a variant A a B v *napadené aktualizaci* je zřejmé, že se jedná o shodné trasování. Varianta C – *Pod Bulfem* není ve Studii proveditelnosti zmiňována, nicméně je zřejmé, že se jedná o variantu, která je z převážné části shodná s variantou B, kdy rozdílný je pouze úsek několika kilometrů severně od Roudnice nad Labem a následně až do Ústí nad Labem je trasa shodná.
141. Z *napadené aktualizace* (strana 4 úvodního dokumentu), soud zjistil, že ve Studii proveditelnosti byly skutečně zahrnuty jen varianty A – *Mrchový kopec* a B – *Holý vrch*, zatímco třetí jen mírně odlišnou variantu C – *Pod Bulfem* připravila Správa železnic až později. Správa železnic na 4. jednání Pracovní skupiny hejtmána Ústeckého kraje, konaném dne 22. 7. 2021, představila nový návrh vedení připravované vysokorychlostní železnice, který reaguje na dosavadní připomínky učiněné v rámci skupiny a na stávající limity území ve variantách *Mrchový kopec* a *Holý vrch*. Proto byla doplněna další varianta *Pod Bulfem* vycházející z varianty *Holý vrch*. V *napadené aktualizaci* je rovněž zmíněno, že výše uvedené pracovní skupiny se účastnili zástupci obcí a rovněž Ministerstva dopravy. Později na základě výsledku jednání této pracovní skupiny podala Správa železnic návrh na pořízení *napadené aktualizace*, ve kterém byly uvedeny varianty A, B a C. Za popsané situace soud

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

vycházel z toho, že varianty A, B a C uvedené v návrhu Správy železnic na pořízení *napadené aktualizace* byly vybrány Ministerstvem dopravy v rámci výše zmíněné pracovní skupiny, a jako takové byly pro odpůrce závazné.

142. Soud dodává, že Ministerstvo dopravy uvedené varianty odsouhlasilo také v rámci svého stanoviska ze dne 31. 1. 2023, které je součástí spisové dokumentace. O žádných jiných variantách není v tomto stanovisku ani zmínka.
143. Navrhovatelé i osoby zúčastněné na řízení se tedy mylí, pokud se domnívají, že se odpůrce neměl omezit jen na návrhy Správy železnic. Město Chlumec sice správně poukázalo na to, že podle § 40 odst. 2 písm. e) stavebního zákona byl odpůrce povinen komplexně odůvodnit přijaté řešení včetně vybrané varianty. To však nic nemění na tom, že se mohl zabývat jen těmi variantami, které navrhla Správa železnic, neboť jediné tyto varianty byly vybrány Ministerstvem dopravy, jak vyžaduje čl. 83a PÚR.
144. S navrhovateli lze souhlasit v tom, že neexistuje žádné formální rozhodnutí Ministerstva dopravy o výběru variant koridoru a o zrušení koridoru *územní rezervy*. Soud však zdůrazňuje, že PÚR nevyžaduje formalizované rozhodnutí Ministerstva dopravy, nýbrž pouze to, aby ministerstvo varianty vybralo. To se také stalo. Vzhledem k tomu, že žádná z vybraných variant neodpovídá koridoru *územní rezervy*, je zjevné, že Ministerstvo dopravy zároveň implicitně rozhodlo o tom, že tento koridor nebude využit k původně stanovenému účelu. Soud zároveň nepřisvědčil názoru navrhovatelů, že Studii proveditelnosti nelze považovat za rozhodnutí o výběru variant. Skutečnost, že tato studie podle navrhovatelů nebyla projednána s obcemi a dotčenými orgány, nepokládá soud za významnou, neboť takový úkol (projednat vybrané varianty) PÚR Ministerstvu dopravy nestanovila.
145. Soud dále podotýká, že v čl. 83a PÚR není uvedeno, že by se mělo jednat o výběr variant koridoru VRT s přesnou specifikací, např. co do šířky vybraných koridorů. Ve Studii proveditelnosti byly v grafické části (výkresy *Přehledná situace km 36,000-53,000*, *Přehledná situace km 53,000-61,000* a *Přehledná situace km 59,000-68,000* v měřítku 1:100 000) vyznačeny jen úzké trasy značící samotnou trať, přičemž tyto trasy byly po celé délce stejně široké. Ve Studii proveditelnosti nebyly vymezeny konkrétní koridory o proměnlivé šířce, jako tomu bylo v návrhu Správy železnic na pořízení *napadené aktualizace*. Situace tedy nebyla taková, že by odpůrce byl vázán vymezením koridoru v návrhu Správy železnic na pořízení *napadené aktualizace*, nýbrž byl vázán pouze určením variant A, B a C, kudy přibližně má vést trasa VRT, což měl zohlednit při vymezení koridoru v *napadené aktualizaci*. Mohl však zvažovat například šíři koridoru, která byla navržena v návrhu Správy železnic, a tuto zmenšit či zvětšit podle místních podmínek, ovšem tak, aby neznemožnil případnou realizaci stavby VRT ve vybrané variantě. Takovéto vymezení koridoru již bylo v kompetenci odpůrce.
146. Stejně tak bylo v kompetenci odpůrce vyhodnotit, která z návrhových variant (A, B či C) je nejvhodnější. Toto vyhodnocení odpůrce provedl. Nelze proto souhlasit s navrhovateli, že by se odpůrce s odkazem na PÚR zbavoval odpovědnosti za vyhodnocování těchto variant.
147. K námitce navrhovatelů, že změna koncepce z VRT na rychlé spojení odporuje koncepci přímého evropského spojení a znevýhodňuje myšlenku nízkoemisní dopravy pro budoucnost, soud připomíná, že o této změně koncepce nerozhodl odpůrce, nýbrž vláda, která schválila *Program rozvoje RS*. Odpůrce byl při vydávání *napadené aktualizace* vázán čl. 83a PÚR, tudíž musel respektovat koncepci rychlých spojení. Tato námitka tedy nemíří

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

proti *napadené aktualizaci* či postupu odpůrce, ale proti koncepci schválené vládou, a je pro nyní řešenou věc bezpředmětná.

148. Totéž platí pro námitku, že v průběhu pořizování *napadené aktualizace* nebylo nijak vyhodnoceno nařízení č. 1315/2013. Odpůrce k tomu na straně 56 rozhodnutí o námitkách správně poznamenal, že „zajištění souladu koncepce Rychlých železničních spojení – včetně trati, pro niž je vymezován koridor ŽD1, s naší i evropskou legislativou a mezinárodními dohodami, bylo řešeno na úrovni státu v rámci podkladů pro UV č. 389 ze dne 22. 5. 2017. Z krajské úrovně nelze železniční koridor mezinárodního, ale ani celostátního významu primárně vymezovat, tedy ani hodnotit podklady pro jeho vymezení“. Soud souhlasí s odpůrcem, že nebylo jeho úkolem hodnotit, zda koridor primárně vymezený v PÚR jako spojnice bodů *Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR* odpovídá požadavkům zmíněného nařízení, či nikoli. Odpovědnost za soulad navržených variant A, B a C s nařízením č. 1315/2013 nese Ministerstvo dopravy, které tyto varianty vybralo. Soud dodává, že ve schváleném *koridoru ŽD1* má být realizována novostavba trati, nikoli modernizace trati stávající. Tudíž v souladu s definicí rychlých spojení půjde o VRT.
149. Navrhovatelé současně namítali, že *koridor ŽD1* je veden mimo Lovosice, ačkoli se podle nařízení č. 1315/2013 jedná o významný uzel globální sítě (vnitrozemský přístav a kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy). Ani za toto řešení nenese odpůrce odpovědnost. Vzhledem k tomu, že vládou schválený *Program rozvoje RS* i *napadená aktualizace* počítají s tím, že nová trať bude propojena se stávajícími tratěmi (včetně trati procházející Lovosicemi), nelze podle názoru soudu vedení *koridoru ŽD1* mimo Lovosice považovat za porušení nařízení č. 1315/2013. Tvrzení navrhovatelů, že *koridor ŽD1* má negativní vliv na začlenění České republiky do celoevropského systému železniční, silniční a vodní dopravy, pak soud považuje za pouhou spekulaci.
150. Soud nesdílí názor navrhovatelů, že půjde o další konvenční trať, která není potřebná. Toto tvrzení pokládá soud za nepodloženou domněnku. Skutečnost, že v některých úsecích bude traťová rychlost nižší (např. z důvodu zatáček či zastávek) a že trať bude sloužit i pro nákladní dopravu, nic nemění na tom, že celkově je koncipována jako vysokorychlostní.
151. K námitce, že *koridor ŽD1* prochází zástavbou Křešice-Zahořany (což podle OZNŘ4 označil za riziko i posudek od společnosti T-plan) a není dodrženo základní protihlukové opatření – umístění co nejdál od zástavby, soud podotýká, že v tomto nespátřuje rozpor *napadené aktualizace* s PÚR, neboť existují i jiná protihluková opatření. Jejich konkrétní podobu bude možné stanovit až v době, kdy bude známo konkrétnější stavebně technické řešení, tj. až na úrovni územních plánů nebo ve fázi územního a stavebního řízení.
152. OZNŘ6 se mylí, pokud má za to, že *napadená aktualizace* přináší nová dopravní řešení, která nebylo možné dovodit ani z PÚR, a tím narušuje právní jistotu v území. Podle názoru soudu *napadená aktualizace* pouze na úrovni krajské územně plánovací dokumentace upřesňuje dopravní řešení vyplývající z PÚR.
153. Soud uzavírá, že odpůrce postupoval v souladu s PÚR, neboť na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy vymezil koridor pro vysokorychlostní železnici. Také námitky týkající se vymezení koridoru odpůrce vypořádal správně. Tvrzení navrhovatelů, že *napadená aktualizace* neplní úkoly z PÚR, se ukázalo lichým.
154. Dále se soud zaměřil na námitky týkající se koridoru *územní rezervy*.

155. Navrhovatelé i osoby zúčastněné na řízení především poukazovali na chybějící plnohodnotné posouzení vlivů varianty koridoru *územní rezervy* na trvale udržitelný rozvoj území. Soud shledal, že daná problematika je řešena na straně 47 *napadené aktualizace*, kde se uvádí: „Na základě rozhodnutí Zastupitelstva Ústeckého kraje, které usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení 5aZÚR ÚK a jejím obsahu, bylo v rámci hodnocení SEA provedeno základní porovnání míry vlivu jednotlivých nově navržených variant vedení záměru na území Ústeckého kraje (viz varianty hodnocené v 5aZÚR ÚK) a potenciálního vlivu rušené územní rezervy VRT-ZR1 na složky životního prostředí. V tomto případě je zapotřebí upozornit, že se nejedná o plnohodnotnou variantu navrženou k vedení zamýšleného záměru (ani o plnohodnotnou variantu hodnocené koncepce), ale pouze o stávající, resp. rušenou územní rezervu koridoru.“
156. Ve zmíněném usnesení ze dne 28. 2. 2022 zastupitelstvo uvedlo, že „obsahem aktualizace ZÚR ÚK bude na základě prověření předložených variant vymezení návrhového koridoru pro vysokorychlostní trať RS4 na území Ústeckého kraje v úseku od hranice kraje Středočeského a Ústeckého u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici CZ/SRN. **Zastupitelstvo podmiňuje prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT-ZR1 z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu aZÚR ÚK**“ (tučné písmo doplněno soudem pro zdůraznění, pozn. soudu).
157. Důvody, proč zastupitelstvo chtělo nechat prověřit územní rezervu, nastínil odpůrce na straně 204 rozhodnutí o námitkách. Tam se uvádí: „Zastupitelstvo k těmto třem variantám nepřidalo další variantu, neboť mu to platné znění čl. 83a PÚR ČR neumožňuje (podrobně viz argumentace Ua1 k závaznosti PÚR). Jelikož je ZÚK orgánem, který bude ve výsledku v samostatné působnosti (z titulu ochrany zájmů kraje a občanů kraje) rozhodovat o tom, zda schválí výběr nejvhodnější varianty, či zda návrh 5aZÚR ÚK zamítne [§ 7 odst. 2 písm. a) ve spojení s § 42b odst. 9 a 10 stavebního zákona], požadovalo provedení srovnatelného posouzení stávající územní rezervy. Při vědomí složitosti hledání řešení, přijatelného pro obce i obyvatele dotčených území, chtělo mít zastupitelstvo pro své politické rozhodnutí relevantní vyhodnocení, zda by aktualizací dotčenými subjekty upřednostňovaná stávající územní rezerva měla v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území lepší nebo horší výsledky než oprávněným investorem předložené 3 varianty. (...) Proto si zastupitelstvo nechalo v rámci pořizovacího procesu zpracovat další odborný podklad pro své výsledné politické rozhodnutí, aniž by tím jakýmkoli způsobem zasáhlo do procesu, činěného odborníky a úředníky v přenesené působnosti. Po odborné stránce byla územní rezerva posouzena způsobem, který odpovídá charakteru a konkrétnosti vymezení územní rezervy. Toto posouzení nebylo posouzením ve smyslu § 23b odst. 3 stavebního zákona, které slouží pro prověření možnosti „překlopení územní rezervy do návrhu“. K takovému posouzení by musela být trasa koridoru upřesněna a dopracována tak, aby splňovala požadavky na stavbu, pro kterou je návrhový koridor posuzován. S odkazem na čl. 83a PÚR však takové dopracování nepřicházelo v úvahu, neboť by s touto PÚR bylo v rozporu.“
158. K námitce, že nedošlo k posouzení koridoru *územní rezervy* jako rovnocenné varianty ve vztahu k dalším variantám navrženým Správou železnic, soud uvádí, že porovnání jednotlivých variant je uvedeno jednak v kapitole 14 SEA na stranách 249 až 255 a jednak v odůvodnění textové části *napadené aktualizace* na stranách 47 až 55. Tam odpůrce reprodukoval závěry SEA ohledně porovnání jednotlivých variant vedení koridoru včetně *územní rezervy* s tím, že byly zkoumány vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000) a vlivy na udržitelný rozvoj území. Závěr SEA byl takový, že v některých aspektech ochrany životního prostředí jsou

negativní vlivy způsobené vedením koridoru VRT v *územní rezervě* srovnatelné s nově navrženými variantami trasy, zatímco v jiných aspektech představuje vedení trati koridorem *územní rezervy* větší zátěž pro životní prostředí. Například vedení trati v místě *územní rezervy* přináší ovlivnění až sedmi lokalit soustavy Natura 2000, což je více než u jakékoli z nově navržených variant. Varianta vedení trati *územní rezervou* by znamenala potřebu záboru podstatně většího rozsahu nejceněnějších půd I. a II. třídy ochrany. V podrobnostech soud odkazuje na zmíněné odůvodnění textové části *napadené aktualizace*. Na stranách 99 až 113 textové části odůvodnění *napadené aktualizace* se odpůrce rovněž zabýval jednotlivými variantami vedení koridoru VRT včetně *územní rezervy*, přičemž vyhodnotil jako nejvhodnější variantu C – *Pod Bulfem*. V podrobnostech soud odkazuje na příslušnou pasáž.

159. Pro úplnost soud poukazuje také na argument odpůrce na stranách 47 a 48 odůvodnění *napadené aktualizace*. Tam odpůrce uvedl, že „koridor *územní rezervy* VRT ZR1 přináší ovlivnění až sedmi lokalit soustavy Natura 2000, což je o jednu více než v případě varianty B a C (ŽD1 B, ŽD1 C) a o dvě více než v případě varianty A (ŽD1 A). Při zjišťování rizik negativního ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 pro variantu *územní rezervy* VRT ZR1 navíc nebylo možné v případě EVL Kateřina mokřad a priori vyloučit možný významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany této EVL kuňku obecnou. Z těchto důvodů je koridor *územní rezervy* VRT ZR1 oproti navrhovaným variantám koridoru méně vhodný, protože z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. nelze zvolit variantu, která má významný negativní vliv na lokality Natura 2000, pokud existuje jiná varianta, která negativní vliv nižší“. Pro úplnost soud dodává, že nemožnost zvolit méně vhodnou variantu (zde koridor *územní rezervy*) vyplývá z § 45i odst. 4 zákona o ochraně přírody.
160. Soud nezpochybňuje navrhovateli tvrzenou skutečnost, že se nejednalo o plnohodnotné prověření *územní rezervy* ve stejném rozsahu jako variant A – *Mrchový kopec*, B – *Holý vrch* a C – *Pod Bulfem*. Takové plnohodnotné posouzení ani nebylo potřeba, neboť *napadenou aktualizací* mělo dojít ke zrušení *územní rezervy* z toho důvodu, že usnesením vlády č. 389 ze dne 22. 5. 2017 byl schválen *Program rozvoje RS*. Na základě tohoto dokumentu byla zpracována Studie proveditelnosti, jejímž cílem bylo navrhnout v rámci konceptu Rychlých spojení řešení pro uspokojení budoucí vnitrostátní i přeshraniční přepravní poptávky Praha – Ústí nad Labem – Drážďany pro segment osobní i nákladní dopravy. Tuto Studii proveditelnosti, která počítala s více variantami trasy VRT, schválila Centrální komise Ministerstva dopravy dne 22. 12. 2020. Na základě této Studie proveditelnosti pak Správa železnic zpracovala návrh na pořízení *napadené aktualizace*, ve kterém zároveň uvedla, že z výše uvedených důvodů došlo k opuštění varianty vedení koridoru VRT *územní rezervou* (srov. odůvodnění návrhu Správy železnic ze dne 25. 1. 2022, jež je součástí spisové dokumentace). Koridor *územní rezervy* totiž nevyhovoval koncepci rychlých spojení ani požadavkům čl. 83a PÚR.
161. Jak soud uvedl výše, požadavek na prověření *územní rezervy* uplatnilo zastupitelstvo proto, že chtělo mít určitý „odborný podklad pro své výsledné politické rozhodnutí“. Schválením *napadené aktualizace* dalo zastupitelstvo podle názoru soudu najevo, že provedené posouzení varianty vedení koridoru *územní rezervou* je dostatečné. Skutečnost, že *územní rezerva* nebyla prověřována v takových podrobnostech jako nově navržené trasy VRT, nepředstavuje rozpor se zmíněným usnesením *zastupitelstva* ze dne 28. 8. 2022. Z něj totiž nevyplývá, že by bylo nutné mít k dispozici srovnatelné podklady pro vedení trasy *územní rezervou* jako pro nově navržené varianty. Pokud chtěli zastupitelé, aby bylo provedeno podrobnější posouzení vlivu nově navržených variant trasy VRT na životní prostředí a

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

udržitelný rozvoj území nebo detailnější vyhodnocení koridoru *územní rezervy*, mohli v usnesení konkrétně vymezit, jaké podklady je třeba pro porovnání variant mít k dispozici, případně do jakých podrobností je třeba variantu *územní rezervy* zkoumat.

162. Nadto soud podotýká, že kdyby *napadená aktualizace* zmíněný požadavek *zastupitelstva* nesplnila, mělo *zastupitelstvo* možnost návrh *napadené aktualizace* zamítnout nebo jej vrátit pořizovateli s pokyny pro jeho úpravu v souladu s § 41 odst. 3 stavebního zákona, například právě požadovat podrobnější prozkoumání varianty vedení koridoru VRT *územní rezervou*. Tím, že *zastupitelstvo* nakonec *napadenou aktualizaci* schválilo, bylo podle názoru soudu zhojeno i případné nedostatečné posouzení varianty vedení VRT *územní rezervou*.
163. Soud nesouhlasí s navrhovateli, že povinnost prověření *územní rezervy* plynula z § 23b stavebního zákona.
164. Podle § 23b odst. 1 stavebního zákona platí, že *územní rezervou* je *plocha nebo koridor, které jsou vymezené v územně plánovací dokumentaci pro využití, jehož potřebu a plošné nároky je třeba následně prověřit*. Z odstavce 2 téhož ustanovení plyne, že *změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace nebo změny územně plánovací dokumentace*. Podle § 23b odst. 3 stavebního zákona platí, že *územní rezerva se při jejím vymezení neposuzuje z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, na životní prostředí, ani na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí; uvedené vlivy se posuzují následně při aktualizaci nebo změně územně plánovací dokumentace, která má umožnit stanovené využití*.
165. Odpůrce na straně 101 textové části odůvodnění *napadené aktualizace* k souladu s § 23b stavebního zákona uvedl, že „*v uplynulých letech byly možnosti vedení záměru přes území Ústeckého kraje ze strany Ministerstva dopravy a oprávněného investora prověřeny ve značeném rozsahu, přičemž v rámci předmětných studií byla opakovaně prověřována i varianta vedení nové železniční dráhy v rámci vymezeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 v ZÚR ÚK. Tímto způsobem byla naplněna dílčí § 23b odst. 1 stavebního zákona, tedy byla prověřena potřeba a plošné nároky územní rezervy pro stanovené využití s výsledkem, že pouze část této územní rezervy je vhodná pro vymezení koridoru umožňující stanovené využití (úsek Mnetěš – Podluský). Ve zbývajícím úseku Podluský – státní hranice ČR/SRN byla vyhodnocena potřeba odchýlit se od koridoru územní rezervy VRT-ZR1*“. Soud souhlasí s citovaným odůvodněním a dodává, že prověření *územní rezervy* bylo provedeno v SEA a shrnuto rovněž v textové části odůvodnění *napadené aktualizace*, jak bylo popsáno výše. Ve smyslu § 23b odst. 3 stavebního zákona se vlivy na udržitelný rozvoj území a na životní prostředí posuzují následně při aktualizaci nebo změně *územně plánovací dokumentace*, která má umožnit stanovené využití. Jelikož však došlo ke zrušení *územní rezervy* bez náhrady, a tedy i bez stanovení nového využití (srov. stranu 230 rozhodnutí o námitkách), nebyl důvod prověřovat dané území pro budoucí využití jako koridor VRT. Soud proto neshledal, že by *napadená aktualizace* byla v rozporu s § 23b stavebního zákona.
166. Soud dále konstatuje, že studii proveditelnosti pro vedení trasy VRT *územní rezervou* nemělo smysl dělat, protože s ohledem na výše uvedené skutečnosti byly upřednostněny jiné varianty vedení koridoru VRT. Soud opakuje, že důvody pro opuštění varianty vedení koridoru *územní rezervou* spočívaly ve změně koncepce státu ohledně rozvoje VRT.
167. K námitce legitimního očekávání navrhovatelů (a dalších osob), že koridor VRT bude veden v původně plánované *územní rezervě*, soud připouští, že *územní rezerva* signalizovala dotčeným subjektům, že na jejím místě může být v budoucnu koridor VRT. Takové

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

legitimní očekávání dotčených subjektů však nelze absolutizovat, jak to činí navrhovatelé, kteří podmiňují opuštění očekávaného koridoru VRT v územní rezervě zjištěním, že je takové řešení *de facto* neproveditelné.

168. Navrhovatelé k legitimnímu očekávání odkázali na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15. 11. 2018, č. j. 1 As 161/2018-44. V něm Nejvyšší správní soud uvedl, že „se neztotožňuje s důlčím závěrem krajského soudu týkajícím se legitimního očekávání vlastníka pozemku vyplývajícím z vymezení územní rezervy. Ačkoliv krajský soud poukázal na judikaturu Nejvyššího správního soudu, z ní vyplývá, že vymezení územní rezervy nezakládá funkční využití pozemku. Tento závěr je dán účelem územní rezervy jako takové dle § 36 odst. 1 stavebního zákona. Existuje-li však vymezení určitého pozemku jako územní rezervy, avizuje to představu orgánu územního plánování o tom, jakým způsobem by měla být plocha v budoucnu využita. Vlastník pozemku pak může očekávat, že územní rezerva se zpravidla po přistoupení dalších předpokladů „překlopí“ do totožného vymezení funkčního využití území. Takové očekávání však nezakládá právo, aby se tak stalo. Bude-li územní rezerva z legitimního důvodu využita jiným než původně plánovaným způsobem, nezakládá to nutně bez dalšího zásah do vlastnického práva vlastníka pozemku“. Odpůrce na straně 229 rozhodnutí o námitkách poukázal na nepřiléhavost citovaného judikátu na nyní řešenou věc s odůvodněním, že se jednalo o zcela odlišnou skutkovou situaci. Dále odpůrce uvedl: „V podatelem odkazovaném judikátu je za ‚legitimní očekávání‘ označen důvodný předpoklad vlastníka dotčeného pozemku, že ‚územní rezerva‘ vymezená pro konkrétní využití bude za splnění dalších zákonných podmínek ‚překlopena‘ do ‚návrhové plochy/koridoru‘ se stejným využitím, nikoliv v využitím odlišným. Z judikátu nevyplývá, že by takové legitimní očekávání mohlo být důvodem pro nezrušení územní rezervy, ani pro nevymezení nového koridoru v jiném místě.“ Soud se ztotožňuje s argumentací odpůrce, že zmíněný judikát se týká legitimního očekávání vlastníka pozemku ohledně způsobu využití jeho pozemku dotčeného územní rezervou, nikoli legitimního očekávání jiných osob (nikdo z navrhovatelů netvrdil, že by vlastnil pozemky dotčené koridorem územní rezervy), že územní rezerva bude využita k zamýšlenému účelu. Navíc z citovaného judikátu plyne, že i vlastníkově pozemku se může stát, že územní rezerva bude využita jiným než původně plánovaným způsobem, ovšem musí se tak stát z legitimního důvodu.
169. V daném případě bylo legitimním důvodem pro opuštění varianty územní rezervy zajištění souladu s aktualizovanou PÚR. K opuštění varianty vedení koridoru VRT územní rezervou došlo z toho důvodu, že usnesením vlády č. 389 ze dne 22. 5. 2017 byl schválen *Program rozvoje RS*, který změnil koncepci vysokorychlostní železniční dopravy. Podle názoru soudu nelze na několikaletém legitimním očekávání navrhovatelů a dalších osob úspěšně založit požadavek, aby republikový koridor trasy VRT (mezinárodního významu) vyplývající z PÚR byl veden jinou trasou v rozporu s vládou schváleným *Programem rozvoje RS*.
170. Soud souhlasí s odpůrcem, že PÚR mu nedávala jinou možnost než se odchýlit od koridoru územní rezervy. Na rozdíl od navrhovatelů to však soud nepovažuje za zbavování se odpovědnosti ze strany odpůrce. Soud zároveň nepřisvědčil argumentu města Chlumce, že PÚR nestanoví povinnost vyhovět návrhu Správy železnic bez řádného porovnání s koridorem územní rezervy. Porovnání variant předložených Správou železnic s koridorem územní rezervy nebylo třeba mimo jiné právě s ohledem na to, že tento koridor nebyl jako varianta vybrán Ministerstvem dopravy. Není proto pravda, že by odpůrce rezignoval na své povinnosti vyplývající z § 38 stavebního zákona.
171. Lze tedy shrnout, že koridor územní rezervy nebylo možné využít, neboť není v souladu s PÚR a neodpovídá žádné z variant vybraných Ministerstvem dopravy. Za této situace není

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

podstatné, zda existují nějaké studie o větší výhodnosti jiného než dosud sledovaného koridoru. Stejně tak není podstatné, že podle navrhovatelů je koridor *územní rezervy* jediný reálný z hlediska průchodnosti územím, možného projednání a potřebného časového horizontu a že podle navrhovatelů a OZNŘ4 koridor *územní rezervy* míjel zastavěné části obcí, zatímco *koridor ŽD1* prochází zástavbou Křešice-Zahořany.

172. Navrhovatelé dále namítali, že *napadená aktualizace* představuje nepřiměřených zásah ve vztahu k obcím, jejich občanům a vlastníkům dotčených nemovitostí. K tomu soud připomíná, že podstatným účelem územního plánování je koordinace veřejných i soukromých záměrů změn v území, výstavby a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území (§ 18 odst. 3 stavebního zákona). Při koordinaci zájmů v území dochází z povahy věci ke střetům mezi zájmy jednotlivých soukromých subjektů i ke střetům jejich zájmů s veřejnými záměry v území. Výsledkem těchto střetů nutně musí být stav, kdy přijatý územní plán či ZÚR bezesbytku neuspokojí představy každého. Jde však vždy o míru přiměřenosti takového omezení vzhledem ke konkrétním podmínkám v území. Právě proto, aby mohla být zachována tato přiměřenost zásahů do jednotlivých zájmů, je upraven proces pořizování územního plánu či ZÚR tak, aby dotčené osoby mohly v jeho průběhu uplatnit svá stanoviska (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 7. 2010, č. j. 8 Ao 3/2010-194). V procesu územního plánování tak dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných, a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrečí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010-103, č. 2552/2012 Sb. NSS).
173. Nejvyšší správní soud poukázal ve své předchozí judikatuře i na to, že se při hodnocení zákonnosti územně plánovací dokumentace řídí zásadou zdrženlivosti (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 10. 2007, č. j. 2 Ao 2/2007-73, č. 1462/2008 Sb. NSS). Ve shodě s tím zdejší soud upozorňuje na to, že stanovit funkční využití území a jeho rozvoj při splnění všech cílů a zásad územního plánování je činností, do které soudy rozhodující ve správním soudnictví mohou zasahovat pouze minimálně. Přísluší jim přezkoumávat, zda územně plánovací dokument přijal pravomocí nadaný a kompetentní orgán a zda přitom postupoval zákonem předepsaným způsobem (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 7. 2006, č. j. 1 Ao 1/2006-74, č. 968/2006 Sb. NSS). Soudy rozhodující ve správním soudnictví však nejsou povoleny k tomu, aby hodnotily odbornou stránku věci. Odborné posouzení a volba konkrétního řešení je na pořizovateli územně plánovací dokumentace a osobách disponujících odpovídajícím vzděláním, které jsou pověřeny zpracováním odborných podkladů. Shodný názor zaujal i Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 6. 6. 2023, č. j. 63 A 1/2023-198.
174. Soud si je plně vědom toho, že *napadená aktualizace* přináší do řešeného území významnou změnu. Nejedná se však o destabilizaci území, jak tvrdí navrhovatelé. Je třeba si uvědomit, že odpůrce *napadenou aktualizací* vymezil koridor, tedy pruh území o určité šířce, do kterého má být v budoucnu umístěna stavba VRT. Jak uvedla Správa železnic, samotná trať bude zásadně dvojkolejná a povede po tělese o přibližné šířce 14 metrů (zábor cca 30 až 40

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

metrů). Soud souhlasí se Správou železnic a odpůrcem, že stanovená proměnlivá šířka koridoru 100 až 1 200 metrů přitom odpovídá míře obecnosti ZÚR a je kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v podrobnějších stupních projektové přípravy umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek. Výsledný zásah do území však rozhodně nebude mít šířku nyní vymezeného koridoru.

175. Tvzení navrhovatelů o negativním dopadu na jednotlivé obce považuje soud za příliš obecné na to, aby se jím mohl věcně zabývat. Soud opakuje, že návrh na zrušení opatření obecné povahy není žalobou ve veřejném zájmu a navrhovatelé jsou oprávněni namítat pouze zásah do svých práv. Negativní dopad na obce tak mohli navrhovatelé namítat jen ve vztahu k navrhovateli a), případně ve vztahu ke členům navrhovatele b). Jedinou konkrétní námitkou upozorňující na dopady *napadené aktualizace* na konkrétní obec je tvrzení o zásahu do práva navrhovatelky a) na samosprávu a o znemožnění dalšího rozvoje obce Hrobce. K tomu soud uvádí, že odpůrce důsledně dodržoval požadavek § 36 odst. 3 věty druhé stavebního zákona, že ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Pokud odpůrce v souladu s čl. 83a PÚR vymezil *koridor ŽD1* (tedy pruh území, do kterého má být umístěna VRT), nijak tím nezasáhl do práva navrhovatelky a) na samosprávu.
176. S navrhovatelem lze souhlasit v tom, že *koridor ŽD1* přinese určitá omezení dalšího rozvoje obce Hrobce a nemalou zátěž spojenou s tím, že kromě nového koridoru prochází obcí trať 090. Soud se však neztotožňuje s názorem, že půjde o zátěž neúměrnou a o znemožnění rozvoje obce. Jednak zatím není známo konkrétní stavebně technické řešení (projekt) výstavby nové trati a jednak má navrhovatelka a) možnost v navazujících řízeních a postupech (změna územního plánu obce Hrobce, územní a stavební řízení) hájit své zájmy a zájmy svých občanů tím, že bude prosazovat úpravy budoucího projektu a taková opatření, která negativní dopady zmírní. Hovořit o neúměrné zátěži a znemožnění rozvoje obce Hrobce proto soud považuje za předčasné a přehnané.
177. K námitce, že *napadená aktualizace* má negativní dopad na samotný projekt VRT (časová a věcná složitost, právní rizika), soud konstatuje, že jde o zavádějící argument. Předně není zřejmé, co navrhovatelé míní pod označením projekt VRT. Patrně však opět implicitně srovnávají výstavbu nové trati v *koridoru ŽD1* s výstavbou v koridoru *územní rezervy*, který ovšem neplní požadavky vládou schváleného *Programu rozvoje RS* a čl. 83a PÚR. Uvedená námitka proto není důvodná.
178. Dále navrhovatelé upozorňovali na to, že nový koridor prochází obydlenými oblastmi a negativně se dotkne desítek domů (demolice, nemožnost užívání v důsledku překročení hlukových limitů), zmínili také zásah do kvality života obyvatel a narušení sociálních vazeb v místní komunitě. K tomu soud uvádí, že zatím nelze předjímat, že budou hlukové limity překračovány, jedná se proto o pouhou spekulaci. Pokud jde o tvrzené demolice, navrhovatelé neupřesnili, jakých domů se to konkrétně týká a jak to zasahuje do jejich práv. Stále platí, že finální stavba bude mít šířku jen několik metrů a s ohledem na dosud neexistující konkrétní stavebně technické řešení nelze řadu jejích dopadů předvídat do takové podrobnosti, aby bylo možné hovořit o demolcích, překračování hlukových limitů, snížení kvality života obyvatel a narušení sociálních vazeb v místní komunitě.
179. Soud nesdílí názor navrhovatelů, že zvolené řešení je v rozporu s kritérii vhodnosti, potřebnosti a minimalizace zásahů. Jak správně upozornil odpůrce, o potřebnosti, vhodnosti

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

i způsobu vymezení *koridoru ŽD1* rozhodla vláda schválením PÚR ve vazbě na usnesení vlády č. 389 ze dne 22. 5. 2017, jímž byl schválen *Program rozvoje RS*. K hledisku minimalizace zásahů soud dodává, že z variant vybraných Ministerstvem dopravy odpůrce zvolil to řešení, které bylo přijatelné pro všechny dotčené orgány. Zároveň stanovil takovou šířku koridoru, aby bylo možné v jeho rámci hledat takovou trasu, která bude co nejlépe vyhovovat místním poměrům. Soud proto neshledal, že by odpůrce porušil některý z požadavků plynoucích z judikatury, na kterou navrhovatelé odkazovali (rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 1/2005-98 a usnesení rozšířeného senátu téhož soudu č. j. 1 Ao 1/2009-120).

180. Pokud jde o namítanou neproporcionalitu šíře koridoru až 1 200 metrů, soud konstatuje, že v okolí obce Hrobce dosahuje koridor maximální šířky 380 metrů, tedy ani zdaleka ne 600 metrů, které údajně připouští navrhovateli blíže neupřesněná judikatura. Soud nepřehlédl, že mezi obcemi Křešice a Polepy [členové navrhovatele b)] činí šířka koridoru 790 metrů, což je odůvodněno propojením se stávající železniční tratí. Navrhovatel b) však neuvedl, jak konkrétně tato šířka koridoru mezi Křešicemi a Polepy zasahuje do jeho práv. Navrhovatelka a) a navrhovatel c) pak neuvedli, jaký mají k danému místu vztah. Soud proto námitku napadající šířku koridoru vyhodnotil jako nedůvodnou.
181. K namítanému zásahu do práv vlastníků dotčených nemovitostí soud opakuje, že navrhovatelé mohou hájit pouze svá vlastní práva. Navrhovatelé sice tvrdili, že stanovení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu má charakter faktické stavební uzávěry, neuvedli však, jak konkrétně se to dotýká jejich práv. Z návrhu nevyplývá, že by některý z navrhovatelů vlastnil pozemek nacházející se přímo v *koridoru ŽD1* a že by měl určitý stavební záměr, který by v důsledku *napadené aktualizace* nemohl uskutečnit.
182. Podle názoru soudu nelze aktuálně předjímat, zda skutečně dojde k namítanému poklesu hodnoty nemovitostí a zda a komu případně bude zasaženo do jeho vlastnického práva. Stejně tak nelze předjímat případné snížení životního standardu navrhovatele c), zvýšení imisí znečišťujících látek do ovzduší a hluku v těsné blízkosti nemovitosti, kde s rodinou žije. Jak již soud uvedl, *koridor ŽD1* je pouze pruh území, ve kterém má být v budoucnu umístěna nová trať o výrazně menší šířce než koridor samotný. Soud proto – na rozdíl od navrhovatelů a OZNŘ4 a OZNŘ6 – souhlasí s odpůrcem, že vymezení *koridoru ŽD1* nemá žádné konkrétní dopady na pozemky, stavby ani obyvatele; ty bude mít až stavba konkrétního stavebnětechnického řešení, umístěná v konkrétní poloze vymezeného koridoru.
183. Následně se soud zaměřil na námitky upozorňující na nedostatky vyhodnocení vlivů, stanoviska SEA a kompenzačních opatření.
184. Podle § 2 písm. b) zákona o posuzování vlivů platí, že *pro účely tohoto zákona se rozumí koncepcí strategie, politiky, plány nebo programy včetně těch, které jsou spolufinancované z prostředků fondů Evropské unie, zpracované nebo zadané orgánem veřejné správy a následně orgánem veřejné správy schvalované nebo ke schválení předkládané*.
185. Z § 10i odst. 1 téhož zákona plyne, že *při posuzování vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu na životní prostředí se postupuje podle zvláštního právního předpisu. Ustanovení § 20, § 21 písm. i) a § 22a písm. c) tím nejsou dotčena. Ustanovení § 2, 3, 10a, 10b a 10h se použijí obdobně a s tím, že zjišťovací řízení a veřejné projednání se postupem podle tohoto zákona neprovádí. Ustanovení § 10g se použije přiměřeně*.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

186. ZÚR a jejich aktualizace představují koncepci ve smyslu § 2 písm. b) zákona o posuzování vlivů. Správa železnic tedy správně upozornila na to, že v případě *napadené aktualizace* nejde o posuzování vlivů záměru (EIA), nýbrž o posuzování vlivů koncepce (SEA). Argumentace navrhovatelů judikaturou vztahující se k procesům EIA tak není přiléhavá.
187. V této souvislosti soud odkazuje na výše citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526. V něm Nejvyšší správní soud uvedl: „*Je však třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti. (...) V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.*“ Soud se s tímto judikátem ztotožňuje a v poměrech nyní řešené věci konstatuje, že odpůrce postupoval v souladu s ním.
188. Soud rovněž považuje za podstatné připomenout, že podle § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.* Soud proto souhlasí s odpůrcem, že posouzení vlivů (včetně SEA) musí mírou své obecnosti odpovídat charakteru ZÚR a jejich měřítku (1:100 000). Odpůrce k tomu na straně 41 odůvodnění *napadené aktualizace* konstatoval, že „*naplnění této koncepce bude ve všech třech variantách spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a sledované složky životního prostředí. Významnost a rozsah všech zjištěných vlivů je možné omezit nebo částečně kompenzovat zohledněním opatření navržených v kapitole 8., resp. požadavků stanovených v kapitole 11. vyhodnocení SEA. (...) S ohledem na měřítko a míru podrobnosti zásad územního rozvoje jsou navrhovaná opatření pouze obecná, neboť konkretizace technického řešení stavby přísluší až následnému stupni přípravy záměru.*“
189. Odpůrce dále na straně 236 rozhodnutí o námitkách uvedl, že „*nelze v rámci ZÚR posuzovat vlivy konkrétní stavby ani jejího následného provozu, to je možné až v územním řízení, na základě dokumentace k územnímu řízení. V ZÚR jsou v rámci posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), vyhodnoceny předpokládané vlivy návrhu (tedy vždy ‚celých‘ koridorů) včetně vlivů sekundárních, a synergické a kumulativní vlivy – vlivy návrhu společně s vlivy stávajících a zamýšlených záměrů.*“ S citovaným odůvodněním soud souhlasí. Teprve až bude k dispozici projektová dokumentace pro územní (stavební) řízení, bude možné se jednotlivými vlivy stavby zabývat konkrétněji a stanovovat odpovídající kompenzační opatření.
190. *Napadená aktualizace* vymezuje toliko koridor o proměnlivé šířce cca 100 až 1 200 metrů, nikoli konkrétní stavbu VRT, jejíž šířka se bude pohybovat řádově v desítkách metrů. Otázky týkající se technického charakteru stavby a opatření, která by měla za úkol zabránit hluku, vibracím či potenciálním škodám na dotčených pozemcích jak při výstavbě VRT, tak i při jejím provozu, budou předmětem až navazujícího povolovacího řízení (územní či

stavební řízení), a to ve vztahu ke konkrétní stavbě vymezené v příslušné projektové dokumentaci.

191. K námitce navrhovatelů, že koridor Praha – Drážďany má republikový (mezinárodní) význam a posuzování jeho vlivů nelze štěpit na izolované posouzení na území jednotlivých krajů, soud podotýká, že předmětem soudního přezkumu v této věci je aktualizace krajské územně plánovací dokumentace. Tomu odpovídá i územní rozsah posouzení vlivů. S navrhovateli lze souhlasit v tom, že součet dílčích posouzení SEA na úrovni Středočeského a Ústeckého kraje nedokáže posoudit vlivy koridoru jako celku, neboť vždy je posouzena izolovaně jen určitá část koridoru v rámci kraje. Celkové posouzení však bylo provedeno v procesu pořizování 4. aktualizace PÚR. Jejím podkladem bylo *Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje ČR na udržitelný rozvoj území*, které řešilo i vlivy koridorů VRT. Další posouzení vlivů koridoru VRT obsahují odborné strategie a studie pořizené Ministerstvem dopravy a Správou železnic, na které poukázal odpůrce na straně 13 odůvodnění *napadené aktualizace*. Jedná se o *Porovnávací studii dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj* (2010), *Územně technickou studii „VRT Praha – Litoměřice“* (2014), *Územně technickou studii „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN“* (2015), *Inženýrsko-environmentální analýzu nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR* (2015), *Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany – Praha* (2015) a *Studii proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany* (2020), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy dne 22. 12. 2020 a která již obsahovala později Správou železnic navržené varianty A – *Mrchový kopec* a B – *Holý Vrch*. Odpůrce k tomu poznamenal, že „*tyto podklady komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních zohledňujících mj. míru dotčení lesních porostů či možnosti zachování prostupnosti krajiny*“.
192. S ohledem na uvedené skutečnosti soud nepřisvědčil námitce navrhovatelů, že v daném případě jde o tzv. salámovou metodu; odkaz na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 88/2008-301, je proto nepřipadný. Nedošlo ani k tvrzenému porušení čl. 3 odst. 2 písm. a) směrnice SEA a § 10a odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů tím, že by byla posouzena jen část koncepce (nikoli záměru, jak uvádějí navrhovatelé), a nikoli koncepce jako celek. Pro účely tohoto řízení je třeba za koncepci považovat *napadenou aktualizaci*, nikoli celý koridor. Vlivy *napadené aktualizace* v procesu jejího pořízení vyhodnoceny byly, a to kompletně, aniž byla vynechána jakákoli část *koridoru ŽD1* na území Ústeckého kraje. Koridor byl navíc jako celek posouzen na úrovni PÚR při její 4. aktualizaci, a to v míře obecnosti odpovídající charakteru a měřítku PÚR. Další posouzení celého koridoru pak bylo součástí Studie proveditelnosti ze dne 10. 12. 2020, která se otázkou vlivů koridoru zabývala podrobněji. Ani PÚR, ani zmíněná studie však nejsou předmětem soudního přezkumu v této věci, proto soud nemůže uvedená posouzení vlivů hodnotit. Soudu přísluší přezkoumávat toliko vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území včetně posouzení SEA, z nichž odpůrce při pořizování *napadené aktualizace* vycházel.
193. Soud zdůrazňuje, že odpůrce byl povinen posoudit toliko vlivy *napadené aktualizace*, nikoli celého koridoru Praha – Drážďany. Na tom nic nemění ani skutečnost, že v době vydání *napadené aktualizace* ještě neexistoval územní rozvojový plán (blíže viz odstavec [121] tohoto rozsudku). Tvrdí-li navrhovatelé, že nebyl posouzen celý systém rychlých spojení podle *Programu rozvoje RS* z hlediska negativních kumulativních a synergických vlivů spolu s dálniční sítí na fragmentaci krajiny a snížení její prostupnosti, soud podotýká, že ani tento

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

system není předmětem soudního přezkumu v dané věci. Na okraj k tomu soud dodává, že případné negativní kumulativní a synergické vlivy bude možné řešit v dalších fázích (zejména v územním a stavebním řízení), a to na základě konkrétního projektu, tj. až bude známo konkrétní stavebně technické provedení trati.

194. Navrhovatelé dále namítali, že nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy záměru podle *napadené aktualizace* se záměry dálnice D8 (souběžné vedení, překračovány hlukové limity), železničních tratí č. 090, 072, 095 a 096 (křížení, souběh tratí a dálnice D8), terminálů Roudnice nad Labem a Ústí nad Labem (zvýšená přeměřovaná doprava k terminálům nebyla vůbec posouzena) a dalšími lokálními záměry zejména na území města Ústí nad Labem. S navrhovateli lze souhlasit v tom, že v procesu pořizování *napadené aktualizace* nebyly posuzovány vlivy terminálů Roudnice nad Labem a Ústí nad Labem a souběh plánované výstavby VRT s dalšími lokálními záměry zejména na území města Ústí nad Labem. Žádný z těchto terminálů však není předmětem *napadené aktualizace*, a proto nebylo třeba jejich vlivy, které budou mít spíše místní (nikoli celokrajský) charakter, posuzovat. Pokud jde o lokální záměry na území města Ústí nad Labem, navrhovatelé neupřesnili, jak konkrétně se neposouzení těchto záměrů dotýká jejich práv (Ústí nad Labem se nachází více než 25 km vzdušnou čarou od obce Hrobce, v jejímž okolí se soustředí zájmy navrhovatelů). Námitky upozorňující na neposouzení vlivů terminálů a lokálních záměrů na území města Ústí nad Labem proto soud považuje za nedůvodné.
195. Odpůrce se problematikou kumulativních a synergických vlivů zabýval na stranách 13 a násl. rozhodnutí o námitkách. Konstatoval, že „*kumulativní a synergické vlivy byly hodnoceny na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Současný stav území byl zjištěn na základě pochůzek v řešeném území a dále z dostupných podkladů, kterými jsou průběžně aktualizované územně analytické podklady (ÚAP), Ročenky MŽP, zjištění Českého statistického úřadu, Českého hydrometeorologického ústavu, krajské hygienické stanice, AOPK a z dalších zdrojů. Na základě vyhodnocení údajů o současném stavu území a o charakteristikách složek životního prostředí, které by mohly být uplatněním posuzované koncepce významně ovlivněny, byla v kapitole 4 a 5 vymezena území s potenciálním rizikem negativního ovlivnění složek životního prostředí více záměry. Tato území – oblasti, pracovníě nazvané K1 Ústecko a K2 Litoměřicko – Roudnicko, byly zakresleny ve výkrese A.6 Výkres synergických a kumulativních vlivů. Do těchto oblastí zasahují všechny varianty koridoru ŽD1, které jsou předmětem 5aZÚR ÚK. V rámci kapitoly 6 byly vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy jednotlivých variant koridoru VRT s působením stávajících a navrhovaných ploch a koridorů v řešené části území. (...) Návrh kompenzačních opatření v případě zjištění kumulativních a synergických vlivů je, jako součást podmínek pro uplatnění koncepce, uvedený v kapitole 8 (koncepční, prostorová a projektová kompenzační opatření). Díky souběžnému zpracovávání návrhu 5aZÚR ÚK projektantem a posuzovatelem SEA, byla kompenzační opatření promítnuta do výroku návrhu tak, že v kapitole 11 již bylo ke každému požadavku na kompenzační opatření provedeno i vyhodnocení, jak byl ve výroku 5aZÚR ÚK zohledněn“.*
196. Po prostudování spisové dokumentace soud shledal, že kumulativní a synergické vlivy *napadené aktualizace* byly na úrovni obecnosti odpovídající charakteru a měřítku ZÚR vyhodnoceny dostatečně. Ve stanovisku SEA je popsán celý průběh *koridoru ŽD1* ve všech variantách včetně jeho souběhu s dálnicí D8 a se stávajícími železničními tratěmi. Pro účely tohoto soudního řízení jsou podstatné toliko vlivy vztahující se k variantě C – *Pod Bulfem*, která byla nakonec přijata.

197. Předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti jsou přehledně shrnuty v tabulkách na stranách 200 až 202 *Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území*. Zohledněny byly následující vlivy:

- na obyvatelstvo a hygienu prostředí (hluk) – „*kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-C na hlukovou situaci potenciálně nastane s provozem na všech stávajících silnicích a železničních tratích v místě křížení nebo přiblížení – viz výše výčet v části A. Významná kumulace s provozem na vodní cestě Labe se nepředpokládá. Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-C jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší*“;
- na ovzduší – „*kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-C na imisní situaci potenciálně nastane s provozem na všech stávajících silnicích v místě křížení nebo přiblížení – viz výše výčet v části A. Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-C jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší*“;
- na ZPF a pozemky určené k plnění funkcí lesa – „*kumulativní a synergické vlivy s rozvojovými osami a oblastmi a se silničními a železničními koridory uvedenými výše*“;
- na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, zvláště chráněná území a územní systémy ekologické stability – „*mírně negativní kumulativní vlivy nastanou s rozvojovými osami a oblastmi a koridory dopravní a technické infrastruktury – viz výše výčet v části A. Projeví se kumulace vlivů na zvláště chráněné druhy a na přírodní typy stanovišť, které jsou předmětem ochrany dotčených naturových lokalit. Kumulace vlivů spočívá v omezení potravních biotopů, odstranění ploch s výskytem zvláště chráněných druhů, narušení celistvosti naturových lokalit a ploch zvláště chráněných území a ve snížení biologické rozmanitosti vlivem všech těchto faktorů. Synergické vlivy nebyly shledány*“;
- na krajinu – „*mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny se projeví se stávající silniční sítí, zejména s dálnicí D8, železniční sítí a dále se všemi výše uvedenými plochami a koridory (kromě koridoru V5 pro kanalizaci). Synergické vlivy nebyly shledány*“.

198. S ohledem na takto zjištěné vlivy bylo v rámci zmíněného vyhodnocení vlivů navrženo sledování kvality ovzduší [pětileté klouzavé průměry – minimálně PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x, CO, benzen, benzo(a)pyren] a sledování rozsahu území s překročenými hygienickými limity hluku – měření hluku zejména v zástavbě města Ústí nad Labem a obcí Hrobce, Židovice a Chodouny.

199. V tabulce na straně 216 je dále uveden návrh prostorových opatření: „*Zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor, minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL, zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí, zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území, minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, vyhradit ložiska a dobývací prostory, zohlednit existenci poddolovaných a sesuvných území, minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokalit soustavy NATURA 2000, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES, minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště*

chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy, minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES, zajistit migrační propustnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zajistit vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny, minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp.“

200. Tabulka na stranách 219 a 220 *Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území* uvádí mimo jiné následující návrhy projektových opatření:

- *„Provést podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum v trase koridoru s cílem navrhnout takové řešení při ražbě tunelů, aby byly minimalizovány vlivy na režim povrchových a podzemních vod.*
- *Před zahájením výstavby, ražeb tunelů, v průběhu a po ukončení stavebních prací zajistit průběžný geotechnický monitoring a sledovat vývoj podzemních a povrchových vod před stavbou a v průběhu stavby. Na základě vyhodnocení monitoringu v případě negativního ovlivnění jejich režimu zajistit opatření k eliminaci či zmírnění takového ovlivnění.*
- *Těleso stavby VRT v úseku Mnetěš – Roudnice nad Labem (Podluský) vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D8 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území.*
- *Umísťování tunelových portálů řešit na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek, zejména minimalizovat prostorové kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a stávající zástavbou.*
- *V prostoru mezi sídly Hrobce a Židovice prověřit možnost vedení VRT v překrytém zářezu.*
- *Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.*
- *Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.“*

201. Vycházejí z těchto zjištění soud konstatuje, že kumulativní a synergické vlivy plánované výstavby VRT a jejího souběhu s dálnicí D8 a stávajícími železničními tratěmi byly vyhodnoceny dostatečně i se zohledněním skutečných poměrů v dotčeném území. Jednotlivá zjištění se pak projevila v navržených opatřeních (monitoring, prostorová a projektová opatření), se kterými poté odpůrce v *napadené aktualizaci* pracoval. Některá z těchto opatření převzal, z jiných učinil úkoly pro navazující fáze (pro územní plány obcí či územní a stavební řízení). Podle názoru soudu tak nebyl porušen navrhovateli zdůrazňovaný bod 3 stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/7105835, o nutnosti zpracovat posouzení vlivů na životní prostředí pro všechny varianty VRT i s ohledem na širší vztahy a vazby a v případě potenciálních negativních kumulativních nebo synergických vlivů navrhnout kompenzační opatření a monitoring. Širší vztahy a vazby totiž byly zohledněny a k potenciálním kumulativním a synergickým vlivům byla navržena kompenzační opatření (na úrovni odpovídající charakteru a měřítku ZÚR) a monitoring.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

202. K argumentaci navrhovatelů, že i Agentura ochrany přírody a krajiny ve svém vyjádření ze dne 24. 3. 2021, č. j. SR/0726/UL/2021-3, doporučila podložit *napadenou aktualizaci* podrobným geologickým průzkumem, soud podotýká, že agentura ve zmíněném vyjádření uvedla: „*Současné důrazně doporučuje, aby byly odborné studie a průzkumy v této fázi přípravy zacíleny na podrobnější inženýrsko-geotechnický průzkum, který bude nezbytným podkladem pro další hodnocení.*“ Soud tímto vyjádřením provedl důkaz a zjistil, že se jednalo o vyjádření vyžádané Správou železnic. Ta agenturu požádala „*o konzultaci k rozsahu a zaměření biologického průzkumu pro úsek VRT portál Stradov až státní hranice (tzv. Krušnohorský tunel) za účelem definování veřejné zakázky na zajištění 2letého biologického průzkumu*“. Doporučení provést podrobnější inženýrsko-geotechnický průzkum učinila agentura nad rámec Správou železnic požadované konzultace, a to nezávazně, neboť toto její vyjádření nespadá mezi právními předpisy vyžadované podklady pro pořizování *napadené aktualizace*. Není proto procesní vadou (natož zásadní), že toto vyjádření nebylo předloženo při projednání *napadené aktualizace* a že se jím odpůrce nezabýval (ani nemohl). Dále soud uvádí, že zmíněná agentura poskytla později stanovisko podle § 45i zákona o ochraně přírody k navrhovanému obsahu aktualizace ZÚR (stanovisko ze dne 20. 10. 2021), jež je přílohou návrhu na pořízení *napadené aktualizace*. Ve zmíněném stanovisku se požadavek na (hydro)geologický průzkum již neobjevuje. Na rozdíl od navrhovatelů proto soud v obsahu vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 24. 3. 2021 nespatřuje doklad o nerealizovatelnosti budoucího záměru výstavby VRT a o jeho nedostatečném vyhodnocení.
203. Navrhovatelé, obec Židovice, OZNR3, OZNR4 a město Chlumec dále upozornili na nárůst hlukové zátěže a znečištění ovzduší v důsledku nárůstu individuální osobní a nákladní dopravy. K tomu soud uvádí, že hluková zátěž i znečištění ovzduší závisí na konkrétním stavebně technickém řešení, které ve fázi pořizování aktualizace ZÚR, kdy ještě není zpracována konkrétní projektová dokumentace, nelze předjímat. Totéž platí pro kumulativní a synergické vlivy v oblasti hlukového zatížení i pro dopady v zastavěném území. V návaznosti na konkrétní stavebně technické provedení pak budou přijata i vhodná kompenzační opatření. Soud proto nepřisvědčil ani námitce navrhovatelů, že nebyla zabezpečena ochrana staveb sloužících k bydlení ve vlastnictví navrhovatelky a) a osob, které zmocnily navrhovatele b), jakožto chráněných objektů ve smyslu § 30 odst. 3 zákona o veřejném zdraví (ochrana proti hluku a vibracím). Také tato ochrana bude součástí kompenzačních opatření, která v době vydání *napadené aktualizace* nebylo možné předjímat, neboť nebylo známo konkrétní umístění stavby VRT v koridoru a její stavebně technické řešení.
204. Podle názoru soudu byl při posuzování hlukové zátěže v SEA zohledněn i rozdíl mezi osobní a nákladní dopravou. Na straně 198 SEA se k vítězné variantě C uvádí: „*Ze zpracované ,Technicko provozní studie, technická řešení VRT‘ (05/2017) vyplývá, že hluk vznikající jízdou vlaku bude mít původ na třech místech: na styku kola a kolejnice, na styku sběrače a trakčního vedení, a aerodynamický hluk. (...) Podstatným faktorem bude rovněž celková hmotnost vlakové soupravy a stav trati a vlastních soukolí.*“ Před i za citovanými pasážemi jsou uvedeny další úvahy týkající se hlukové zátěže se závěrem, že „*kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření*“. Z citovaných pasáží je zřejmé, že jedním z faktorů, který byl brán v úvahu, je právě hmotnost vlakové soupravy, přičemž vyšší hmotnost se týká právě nákladních vlaků. K obdobné námitce se vyjádřil odpůrce na straně 210 rozhodnutí o námitkách, kde uvedl, že „*u hluku je pro vyhodnocení vlivu uplatnění koncepce – návrhu 5aZÚR ÚK, zapotřebí odborným odhadem (podle již provozovaných záměrů nebo výpočtem, pokud takový záměr dosud neexistuje) zjistit, do jaké vzdálenosti od trati budou*

pravděpodobně překračovány hygienické hlukové limity. Podle ne/možnosti dodržení takto předpokládaného odstupu od zastavěných území je potom třeba doporučit eliminační či minimalizační protihluková opatření. Jednotlivá protihluková opatření se liší prostorovými nároky (např. protihlukový val x protihluková stěna). Od toho (ale nejenom od toho) se potom odvíjí navrhovaná šířka koridoru. U kumulativních a synergických vlivů (ve fázi uplatnění koncepce) se počítá s určitou, výše popsanou předpokládanou intenzitou hluku. Ve fázi koncepce nemá na tuto předpokládanou intenzitu hluku počet ani druh vlaků (osobní x nákladní) žádný vliv“. Soud souhlasí s odpůrcem nastíněným postupem vyhodnocení hlukové zátěže a přijetí protihlukových opatření a dodává, že popsaný postup byl zohledněn v napadené aktualizaci. Skutečnost, že SEA neobsahuje podrobnější úvahy stran vlivu nákladní dopravy, nepovažuje soud za vadu či pochybení v daném procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí. Odůvodnění SEA je přiměřené skutečnosti, že se jedná o koridor vymezovaný do aktualizovaných ZÚR.

205. K námitce navrhovatelů, že vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území rezignovalo na porovnání hodnocených variant z pohledu jejich dopadu na hlukovou situaci v jejich okolí (zjištěná rovnocennost variant je málo pravděpodobná), soud poznamenává, že vzájemné porovnání variant A, B a C z hlediska hluku není pro nyní řešenou věc podstatné. Ministerstvo obrany totiž označilo za přípustnou pouze variantu C, jedině ta mohla být přijata, a její detailnější srovnání s dalšími variantami by tak nic nepřineslo. Podstatné je proto pouze to, že varianta C byla v rámci vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území shledána přípustnou. Za dané situace nepovažoval soud za potřebné provádět dokazování Akustickým posudkem ze dne 8. 1. 2025 zpracovaným autorizovanou osobou Ing. Josefem Drahotou, kterým měla být údajná rezignace na porovnání hodnocených variant prokázána.
206. Pokud jde o namítané překročení limitů znečištění ovzduší [jemné částice polévatého prachu, rakovinotvorný arsen a benzo(a)pyren], soud odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157. V něm Nejvyšší správní soud vyslovil, že ZÚR „*musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. Kromě toho vymezení plochy či koridoru, jak správně poznamenává odpůrce, nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod ‚vymezením‘ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku*“. S tímto názorem se zdejší soud ztotožňuje a v poměrech nyní řešené věci dodává, že překročení limitů nečiní záměr výstavby VRT nerealizovatelným. Konkrétní míra znečištění ovzduší navíc bude vyčíslitelná až na základě projektové dokumentace obsahující konkrétní stavebně technické provedení stavby VRT. Teprve tehdy bude zároveň možné stanovit přiměřená kompenzační opatření. V této chvíli tak ani nelze předjímat, že je záměr nevhodný; jedná se o pouhou spekulaci navrhovatelů. Totéž platí pro tvrzení navrhovatelů, že schválením *napadené aktualizace* byl vytvořen předpoklad pro zatížení území nad míru únosného a přípustného zatížení a pro ohrožení veřejného zdraví a životního prostředí.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

207. S ohledem na shora uvedené soud nepřisvědčil ani argumentaci navrhovatelů, že *napadená aktualizace* je v rozporu s požadavkem udržitelného rozvoje území, neboť neobsahuje konkrétní a proveditelná opatření směřující k nápravě existujícího protiprávního stavu nadlimitního zatížení životního prostředí (znečištění ovzduší, hluková zátěž). Soud připomíná, že na straně 198 SEA je uvedeno, že *„vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření“*. Na straně 199 SEA se dále uvádí, že *„realizace VRT v koridoru ŽD1 C bude mít mírně pozitivní vlivy znečištění ovzduší tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční“*. Jak již soud uvedl, konkrétní úroveň hlukové zátěže i znečištění ovzduší pro jednotlivé oblasti bude možné stanovit až na základě projektové dokumentace stavby VRT, tedy až bude známo její přesné umístění v rámci koridoru a její stavebně technické řešení. Do té doby nelze předjímat, zda dojde k nárůstu znečištění ovzduší a hlukové zátěže, nebo zda se v důsledku přesunu části dopravy ze silnic na železnici navrhovateli tvrzené nadlimitní zatížení životního prostředí sníží. Soud proto nesdílí názor navrhovatelů, že došlo k porušení § 12 a § 13 zákona o životním prostředí (přípustná míra znečišťování životního prostředí a povinnost zabránit jeho závažnému poškození) a § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. c) a m) stavebního zákona (cíle a úkoly územního plánování).
208. Navrhovatelé dále namítali nesprávné vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na krajinný ráz a významné krajinné prvky. Také OZNŘ4 poukázala na to, že nová trať ignoruje krajinný ráz a zasahuje do plynulého přechodu zástavby do volné krajiny. Odpůrce k tomu na straně 126 rozhodnutí o námitkách uvedl, že *„vlivy, které budou seznatelné až ze stavebnětechnického řešení stavby a jejího konkrétního umístění v navrženém koridoru, nemohou být řešeny v rámci SEA, tedy vyhodnocení vlivů koncepce (5aZÚR ÚK). Zásahy do krajinného rázu a významných krajinných prvků mohou způsobit až konkrétní stavby, nikoli koridor pro jejich umístění. SEA vyhodnocuje předpokládané vlivy koncepce. Některé předpokládané vlivy lze kvantifikovat přesněji, jiné velmi obecně. Pokud intenzita vlivu závisí výlučně na technickém řešení, které není známo, může být předpoklad vlivů jen velmi obecný“*. S tímto hodnocením soud souhlasí a dodává, že v době pořizování *napadené aktualizace* nebylo ještě známo ani výškové uspořádání stavby; koridor ŽD1 je toliko pruh území a ZÚR jsou pouze dvourozměrným dokumentem.
209. Vlivem varianty C – *Pod Bulfem* na krajinu a krajinný ráz se SEA zabývala na stranách 189 a 190. Tam se zejména uvádí: *„Vymezením koridoru ŽD1 C dojde ke vzniku nové pohledové technicistní linie, viditelné převážně pouze z malé vzdálenosti od stavby v koridoru. Tento vliv je hodnocen z hlediska krajinného rázu jako přímý, trvalý, mírně negativní, lokálně jako významně negativní přímý, krátkodobý a trvalý vliv na krajinný ráz. Lokální významně negativní ovlivnění potenciálně může být dáno případným umístěním rozsáhlých deponií vyrubaného materiálu (krátkodobý vliv), vedením trati v koridoru na estakádách, náspech, mostech a při zřizování protihlukových opatření (trvalý vliv). (...) Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylující se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přetížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i stávající a plánovaná vedení VVN, stávající železniční trati a silniční systém včetně dálnice D8. Z pohledu krajinného rázu lze za potenciálně kolizní části všech variant koridoru ŽD1 považovat ty části, jež jsou vedeny mimo tunely. Mírně negativní vlivy na krajinný ráz nastanou zejména v prostoru*

zemědělské krajiny mezi hranicí Ústeckého a Středočeského kraje a Litoměřicemi. Záměr je zde ve všech variantách veden relativně rovinnou krajinou bez významných pohledových horizontů. I v této části území se vizuální projev koridoru bude uplatňovat jen při pohledech z nejbližšího okolí záměru. (...) I přesto lze očekávat, že uplatněním koncepce ve všech variantách vznikne v částech mimo tunel nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný a je hodnocen jako přímý, trvalý, mírně negativní, s lokálními významně negativními akcenty.“ Citované hodnocení považuje soud za odpovídající charakteru a měřítku ZÚR.

210. Tvrzení navrhovatelů, že v oblasti Roudnice nad Labem a Litoměřic je rovina, tudíž VRT bude v daném území výrazná a viditelná minimálně na 30 km a že most přes Labe, který podle navrhovatelů povede nad stávající železnici Praha – Ústí nad Labem, nebude výškově málo významnou stavbou, na výše citovaných závěrech nic nemění. Podle názoru soudu se jedná o možné lokální významně negativní akcenty, o kterých se zmiňuje SEA. Nelze však opomíjet fakt, že určitá část trati bude vedena v tunelu a u dalších částí se předpokládá jejich přimknutí ke stávajícím liniovým stavbám, což obojí podle posouzení SEA celkový negativní vliv na krajinný ráz snižuje. Přesné stavebně technické provedení stavby VRT dosud není známo, proto konkrétní dopady na krajinný ráz a významné krajinné prvky nelze předjímat. Totéž platí pro namítaný zásah do přírodních a estetických hodnot území navrhovatelky a).
211. Namítají-li navrhovatelé, že posouzení SEA se izolovaně zabývá jen fyzickým vlivem samotného koridoru na zvláště chráněná území a nehodnotí další složky životního prostředí v dané lokalitě zvláště chráněného území (povrchové a podzemní vody, vliv ražby tunelu, u kterého ani nebyl hodnocen výškový profil, a vliv vibrací), soud ve shodě s odpůrcem konstatuje, že tyto vlivy lze účinně minimalizovat při zpřesňování koridoru v nižších stupních územně plánovací dokumentace, při návrhu stavebně technického řešení stavby a při rozhodování v území. Dokud není známo konkrétní umístění stavby v rámci koridoru a její provedení, nelze zmíněné vlivy přesně určit.
212. K poznámce navrhovatelů, že vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území neuvádí, že koridorem bude zasažen památný strom – chráněná borovice černá u Chodoun (kód ochrany 101885), a k tvrzení OZNŘ4, že nová trať těsně míjí chráněné přírodní lokality, soud opakuje, že zatím nelze s jistotou určit, jak přesně bude trať v koridoru umístěna, ani jak bude stavebně technicky řešena. Není proto možné předjímat, zda bude zmíněná borovice zasažena, v jaké vzdálenosti od chráněných přírodních lokalit trať povede a jaká budou zvolena kompenzační opatření.
213. Soud nesdílí názor OZNŘ6, že vliv na životní prostředí byl posouzen tendenčně. Jde o ryze subjektivní dojem OZNŘ6, která si v tomto duchu subjektivně vykládá i blíže nespecifikované vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny.
214. Vliv *napadené aktualizace* na zemědělskou půdu, resp. předpokládaný zábor ZPF, je řešen na stranách 92 až 94 SEA a metodika výpočtu záborů ZPF je popsána na stranách 134 až 137 textové části odůvodnění *napadené aktualizace*. Na straně 93 SEA je obrázek 51 s rozlišením půd I. a II. třídy ochrany, vycházející z Územně analytických podkladů Ústeckého kraje. Tabulka 33 na straně 254 SEA je co do záborů ZPF v souladu s textovou částí odůvodnění *napadené aktualizace* (srov. tabulku 9 na straně 137 představující kvalifikovaný odhad záborů ZPF *koridoru ŽD1*). Ve výše zmíněné metodice výpočtu záborů ZPF jsou uvedeny podrobně

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

konkrétní předpoklady, ze kterých vycházel kvalifikovaný odhad záborů ZPF. Podkladem pro kvalifikovaný odhad byly Územně analytické podklady Ústeckého kraje. Soud shledal, že navrhovatelé neuvedli konkrétní námitky, kterými by například zpochybňovali použitou metodiku pro výpočet záborů ZPF. V textové části odůvodnění *napadené aktualizace* je zdůrazněno, že „*rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů ZPF odpovídá použitému měřítku grafické části 5aZÚR ÚK (1:100 000)*“. Soud konstatuje, že při takovém měřítku samozřejmě nelze očekávat, že kvalifikovaný odhad záborů ZPF bude zcela přesný, nicméně kvalifikovaný odhad odpovídající dané podrobnosti provést lze. Sami navrhovatelé neuvádí konkrétní argumentaci, proč by nebylo možné v daném případě provést kvalifikovaný odhad.

215. Míra detailnosti posuzování jednotlivých aspektů je dána procesní fází, v níž je určitý aspekt posuzován. Aktualizace ZÚR představuje toliko koncepci, nikoli konkrétní záměr určený k bezprostřední realizaci. Kvalifikovaný odhad záborů ZPF – v podrobnosti odpovídající aktuální procesní fázi – je zpracován podle § 5 zákona o ochraně ZPF a podle § 2 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*vyhláška č. 271/2019 Sb.*“). Z § 2 odst. 2 písm. b) vyhlášky č. 271/2019 Sb. plyne, že kvalifikovaný odhad záborů v ZÚR musí být členěn podle tříd ochrany půdy. Členění podle tříd ochrany tedy představuje nezbytnou náležitost kvalifikovaného odhadu a zohledňuje navrhovateli zdůrazňovanou kvalitu půdy. Soud připomíná, že se stále jedná toliko o odborný odhad, nikoli o přesný výpočet; ten bude možné realizovat až u konkrétního záměru, jenž však není předmětem *napadené aktualizace*.
216. K námitce, že při kvalifikovaném odhadu záborů ZPF byly brány v úvahu jen trvalé zábory ZPF, nikoli však dočasné zábory, soud uvádí, že podle § 9 odst. 3 vyhlášky č. 271/2019 Sb. platí, že *vyhodnocení výměry záboru u koridoru se provede vynásobením délky koridoru s odhadovanou šířkou tělesa stavby včetně započtení odhadované průměrné šíře náspů, zářezů a příkopů včetně ostatních součástí stavby. U staveb nadzemního nebo podzemního vedení, k jejichž realizaci je nutný souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu, se za délku koridoru považuje součet odhadovaných délek vstupních šachet podzemního vedení a součet odhadovaných délek základů stožárů nadzemního vedení*. Z citovaného způsobu výpočtu záboru je podle názoru soudu zjevné, že do výpočtu vstupují pouze trvalé zábory spočívající ve stavbě samotné. Ve výpočtu se nezohledňuje ani staveniště, které představuje toliko dočasný zábor ZPF. Z § 3 vyhlášky č. 271/2019 Sb. plyne, že dočasné zábory se zohledňují v územním plánu. Naproti tomu § 2 zmíněné vyhlášky, který se týká pořizování ZÚR, se o dočasných záborech ZPF nezmiňuje. Odpůrce na straně 134 textové části odůvodnění uvedl, že „*do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF je zahrnován jen trvalý zábor, který má dlouhodobý význam pro využití území. Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF jsou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad je pro další práci nepoužitelný a nejsou proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty*“. S ohledem na výše uvedené skutečnosti považuje soud postup odpůrce za správný.
217. Tvrzení navrhovatelů, že dojde k mnohem většímu záboru ZPF, neboť schválená trasa koridoru ŽD1 přetíná řadu drobných zemědělských pozemků, které tak nebude možné současnou technikou obdělávat, pokládá soud za předčasnou spekulaci. Popsaný vliv může být totiž snížen tím, že trať bude vedena na estakádě nebo mostní konstrukci. Konkrétní stavebně technické provedení však dosud není známo, a proto nelze předjímat ani přesný

rozsah záboru ZPF. Odpůrce tedy podle názoru soudu zcela oprávněně vycházel z kvalifikovaného odhadu stanoveného v souladu s příslušnou právní úpravou.

218. Soud neshledal namítané porušení § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, neboť v rámci posouzení SEA byly předpokládány důsledky navrhovaného řešení na ZPF srovnávány mezi jednotlivými variantami (A, B a C) navzájem. Toto srovnání pokládá soud za dostatečné. Z hlediska ochrany ZPF pak byla doporučena jako nejvhodnější varianta A. Skutečnost, že tato varianta nakonec nebyla schválena, nic nemění na tom, že požadavky § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF byly splněny. Odkaz navrhovatelů na § 4 odst. 1 a přílohu č. 3 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu, považuje soud za nepřipadný, neboť tato vyhláška byla s účinností od 15. 11. 2019 nahrazena vyhláškou č. 271/2019 Sb.
219. K tvrzení navrhovatelů, že odhad záboru je nekvalifikovaný, neboť nezohlednil existenci závlah a staveb k ochraně před erozní činností vody, soud podotýká, že při odhadu záboru se tyto skutečnosti nezohledňují. Skutečnost, že o těchto zařízeních není zmínka v tabulce č. 9 na straně 112 odůvodnění *napadené aktualizace*, tak nepředstavuje navrhovateli namítané porušení § 19 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Bude na navrhovatelích, případně na OZNŘ6, aby při postupném zpřesňování umístění trati a stanovení jejího stavebně technického provedení (v rámci územních plánů obcí a v územním a stavebním řízení) důsledně hájili svá práva a prosazovali takové řešení, které v maximální možné míře ochrání kvalitní půdy se závlahovým a protierozním systémem. Závěr, že tyto půdy budou zničeny, považuje soud za předčasnou spekulaci.
220. Navrhovatelé se mýlí, pokud se domnívají, že nebylo provedeno porovnání veřejného zájmu na realizaci VRT a zájmu na ochraně zemědělského půdního fondu. Toto porovnání je uvedeno na stranách 138 a 139 odůvodnění *napadené aktualizace*, kde odpůrce zároveň vysvětlil, proč je veřejný zájem na vymezení *koridoru ŽD1* nadřazený veřejnému zájmu na ochraně ZPF nejvyšších tříd ochrany. Proti tomuto vysvětlení navrhovatelé neuplatnili žádné konkrétní námitky. Soud proto dodává, že nezjistil ani tvrzené porušení § 4 zákona o ochraně ZPF. Toto ustanovení totiž nezakazuje vymezit koridor na zemědělské půdě; stanoví pouze, že tak lze učinit jen v nezbytném odůvodněném případě a za stanovených podmínek. Příslušnou námitku zahrnující též odkaz na § 4 zákona o ochraně ZPF pak odpůrce podrobně vypořádal na stranách 71 až 76 rozhodnutí o námitkách. Podle názoru soudu tak byly splněny i požadavky vyplývající z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 6. 2013, č. j. 1 AOs 1/2013-85, č. 2903/2013 Sb. NSS.
221. Vzhledem k tomu, že soud již výše vyhodnotil jako nedůvodnou námitku navrhovatelů zpochybňující stanovení šíře koridoru, nepřisvědčil ani jejich názoru, že nejasně stanovená šíře koridoru způsobila nesprávné vyhodnocení zásahu do ZPF a do pozemků určených k plnění funkcí lesa, a tím i nepřezkoumatelnost a nezákonnost vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na životní prostředí (SEA) a na soustavu NATURA 2000. Navrhovateli zdůrazňované výhody koridoru *územní rezervy*, pokud jde o ochranu ZPF, považuje soud za bezpředmětné, neboť tento koridor byl z výše vysvětlených důvodů opuštěn. Skutečnost, že navržené varianty A, B a C byly porovnány s nulovou variantou a nikoli s koridorem *územní rezervy*, za této situace neznamená, že by výsledné tabulky vyhodnocující vliv na ZPF byly zavádějící či manipulativní.
222. Soud souhlasí s OZNŘ4, že varianta C – *Pod Bulfem* vychází z hlediska záboru ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa nejhůře (oproti variantám A a B). Podstatné však je,

že byla řádně a dostatečně posouzena z hlediska vlivu na ZPF a byla shledána přípustnou. Totéž platí pro poznámku obce Židovice, že zvolená varianta je z hlediska mnoha ukazatelů úplně nejhorší.

223. Navrhovatelé a město Chlumec dále namítali, že nebyla adekvátně posouzena geologická stavba dotčeného území a otázka, zda je záměr VRT v koridoru ŽD1 z geologického hlediska realizovatelný. S obsahově obdobnou námitkou se vypořádal odpůrce na stranách 236 až 238 textové části odůvodnění *napadené aktualizace*. Uvedl: „*Na okamžik (fázi), kdy je vhodné a kdy nezbytné provést geologický průzkum, nelze nahlížet optikou této konkrétní aktualizace ZÚR. V tomto případě jsou v době pořizování aktualizace ZÚR již známy hrubé obrysy stavby. V obecné rovině ZÚR stanovují základní požadavky na uspořádání území celého kraje a vymezují plochy a koridory nadmístního významu. (...) V době pořizování ZÚR není známo, zda vůbec, či kde v dané ploše/koridoru bude umístěna stavba, jakého bude stavebního charakteru, jaké požadavky bude mít na zakládání, jaký subjekt ji bude realizovat atp. Pokud by byl geologický průzkum obecně požadován jako podklad pro ZÚR, jednalo by se řádově o desítky průzkumů ve víceméně nahodilých místech. Pro případnou konkrétní stavbu by byly nevyužitelné nebo využitelné jen z části, přitom by je musel někdo v reálném čase objednat, provést a také zaplatit. Z nastíněných důvodů se pro potřeby ZÚR využívají průběžně aktualizovaná data z územně analytických podkladů kraje, včetně dat České geologické služby. Geologický posudek vyžadují právní předpisy až k dokumentaci k územnímu rozhodnutí o umístění konkrétní stavby, příp. ke společnému povolení.*“
224. Odpůrce dále upozornil, že pro stavby povolované obecnými stavebními úřady geologický průzkum vyžaduje § 18 odst. 1 vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, podle kterého *se stavby musí zakládat způsobem odpovídajícím základovým poměrům zjištěným geologickým průzkumem a musí splňovat požadavky dané normovými hodnotami, nesmí být při tom ohrožena stabilita jiných staveb* (důraz doplněn soudem). Dále odpůrce upozornil, že pro stavby dráhy, povolované společným povolením podle liniového zákona, platí vyhláška č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury. V příloze č. 1 jsou uvedeny podrobné požadavky na dokumentaci stavby. Povinnými údaji souhrnné zprávy jsou mj. *geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, vč. zdrojů nerostů a podzemních vod; výčet a závěry provedených průzkumů a měření; geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, inženýrsko-geologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.* (důraz doplněn soudem). S tímto názorem odpůrce soud souhlasí.
225. K argumentaci odkazem na § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona soud uvádí, že i v tomto směru je ve shodě s názorem odpůrce prezentovaným při vypořádání uvedené námitky. Podle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona platí, že úkolem územního plánování je mj. *prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání*. Stavební zákon tak ukládá orgánům územního plánování prověřovat a posuzovat u změn v území mj. i rizika spojená s geologickou stavbou území. Změnou v území je podle § 2 odst. 1 písm. a) stavebního zákona *změna jeho využití nebo prostorového uspořádání, včetně umísťování staveb a jejich změn*. Nástroje územního plánování jsou taxativně stanoveny v hlavě III stavebního zákona (§ 25 až § 102). Mezi tyto nástroje spadá jak územně plánovací dokumentace, tak územní řízení a územní rozhodnutí. V každé fázi územního plánování se rizika spojená s

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

geologickou stavbou prověřují a posuzují jinými prostředky – ve vazbě na rozdílné účely a zákonem stanovenou rozdílnou podrobnost jednotlivých stupňů územně plánovací dokumentace. Posouzení rizika umístění záměru s ohledem na geologickou stavbu území až v územním řízení je tak v souladu s § 19 stavebního zákona, na který se odvolávali navrhovatelé.

226. Soud dále uvádí, že *napadená aktualizace* byla podrobena posouzení vlivů na životní prostředí (SEA), přičemž byly mj. posouzeny i její potenciální vlivy na horninové prostředí, vč. sesuvných a poddolovaných území. Byl zjištěn přímý krátkodobý negativní vliv (po dobu výstavby). Jako minimalizační opatření bylo pro projektovou přípravu (včetně projektové EIA) doporučeno provedení geologického a hydrogeologického průzkumu, což je pro dopravní stavby shodně stanoveno platnou právní úpravou (srov. § 18 odst. 1 vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, a přílohu č. 1 vyhlášky č. 583/2020 Sb., kterou se stanoví podrobnosti obsahu dokumentace pro vydání společného povolení u staveb dopravní infrastruktury). Soud proto uzavírá, že požadavek na provedení (hydro)geologického průzkumu jako podkladu pro *napadenou aktualizaci* nemá oporu v právních předpisech. Zároveň je však zřejmé, že základní posouzení (hydro)geologických poměrů ohledně stanoveného koridoru bylo provedeno v SEA (viz kapitola 3.4 na stranách 66 až 71, pokyny pro plánování liniových staveb v sesuvném území na stranách 142 až 143 a projektová opatření pro variantu C na stranách 219 až 220). Speciálně hydrogeologickým poměrům pro vybranou variantu C se pak věnuje SEA na stranách 184 až 185. Projektová opatření byla ze SEA převzata do *napadené aktualizace*. Jedná se o posouzení (hydro)geologických poměrů sice stručné, leč dostatečné s přihlédnutím k tomu, že se jednalo o posouzení vztahující se ke koridoru VRT vymezovaném v ZÚR (tj. při neznalosti konkrétního vedení trati v rámci stanoveného *koridoru ŽD1*, který je mnohem širší než samotná trať).
227. K otázce posuzování geologické stavby dotčeného území považuje soud dále za vhodné uvést, že rozsah posouzení geologických poměrů byl předmětem dohody mezi dotčenými orgány. Na straně 15 SEA se k tomu uvádí: „Dne 13. 09. 2022 se v sídle Správy železnic, s. o., konal za účasti vybraných ústředních orgánů státní správy (Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj, Český báňský úřad), České geologické služby, pořizovatele a zpracovatele 5aZÚR ÚK pracovní výbor k návrhu 5aZÚR ÚK. Obsahem tohoto jednání byly mimo jiné i otázky týkající se identifikace a popisu geologické stavby území ve vazbě na požadavek 14. obsažený ve stanovisku Ministerstva životního prostředí na obsah a rozsah hodnocení SEA ze dne 18. 1. 2022. Za účasti zástupců Ministerstva životního prostředí bylo dohodnuto, že s ohledem na požadavek § 36 odst. 3 stavebního zákona, který stanoví, že zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, není možné, aby byla (zejména s ohledem na absenci podrobného geologického průzkumu území, resp. inženýrskogeologického posouzení) podrobně popisována a hodnocena geologická stavba území.“ K vybrané variantě C se na straně 185 SEA uvádí: „Vzhledem k vysoké variabilitě složení geologického podloží bude nutno před zahájením ražení tunelů provést velmi podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum.“ Dále na stranách 219 až 220 SEA jsou uvedena tři projektová opatření. Jednak je požadováno, aby ve fázi projektové EIA byl proveden podrobný geologický průzkum v trase koridoru s cílem vytipovat riziková místa z hlediska možného ovlivnění nestabilních území. Dále je požadováno, aby byl proveden podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum v trase koridoru s cílem navrhnout takové řešení při ražbě tunelů, aby byly minimalizovány vlivy na režim

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

povrchových a podzemních vod. Jako třetí projektové opatření je uvedeno, že konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání, budou řešeny a navrženy na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území. Tato projektová opatření byla ze SEA převzata do *napadené aktualizace* (viz strana 45 textové části odůvodnění). Z uvedeného je zřejmé, že *napadená aktualizace* počítá s podrobným geologickým průzkumem území, ovšem až ve fázi řízení o umístění stavby, což je v souladu s platnou právní úpravou (viz výše). Zároveň je z třetího projektového opatření patrné, že geologický a hydrogeologický průzkum území je podkladem, na jehož základě budou moci být stanoveny konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání. Popsané třetí opatření tak dokládá již výše soudem uvedenou skutečnost, že geologický průzkum území má reálný význam až ve fázi územního řízení, jelikož na základě výsledků (hydro)geologického průzkumu je třeba zvolit vhodné stavebně technické řešení stavby.

228. Argumentem navrhovatelů, že Agentura ochrany přírody a krajiny ve vyjádření ze dne 24. 3. 2021 doporučila provést podrobný geologický průzkum, se soud zabýval výše (srov. odstavec [202] tohoto rozsudku). Soud proto uzavírá, že nepovažuje za pochybení či nezákonnost, pokud v rámci pořizování *napadené aktualizace* nebyl proveden geologický průzkum.
229. Dále se soud věnoval námitkám týkajícím se vlivů na podzemní a povrchové vody, dostupnost zdrojů pitné vody a odtokové poměry.
230. Posouzení vlivů varianty C – *Pod Bulfem* na povrchové a podzemní vody, vodní zdroje a riziko povodní je uvedeno na stranách 183 až 187 SEA. Tam jsou popsány možné vlivy realizace zářezů na proudění podzemní vody a pokles její hladiny, možné ovlivnění povrchových a zejména podzemních vod ražením tunelů, možné znečištění vod provozem železniční dopravy, možné ovlivnění až 50 ochranných pásem vodních zdrojů I. i II. stupně a možné změny odtokových poměrů. Vzhledem k vysoké variabilitě složení geologického podloží byl stanoven požadavek provést před zahájením ražení tunelů velmi podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum. Zároveň však z posouzení SEA vyplynulo, že po upřesnění umístění trati v rámci *koridoru ŽD1* je možné, že ochranná pásma vodních zdrojů nebudou dotčena vůbec; další možné vlivy pak lze minimalizovat zvolením vhodných stavebně technických řešení, která budou předmětem navazujících fází projektové přípravy stavby VRT.
231. Na toto hodnocení navázal odpůrce na straně 70 rozhodnutí o námitkách, kde uvedl: „*Předmětem 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru – „prázdného pruhu území“ pro budoucí umístění stavby vysokorychlostní železniční trati, nikoliv tato stavba samotná. Ve fázi pořizování 5aZÚR ÚK tak není známa přesná poloha trati (v horizontálním i vertikálním směru) ani její stavebně technické řešení včetně tomu odpovídajícího způsobu založení. Přitom i sami podatelé uvádějí, že každá varianta technického řešení bude mít zcela jiné vlivy na okolí. V rámci SEA byly identifikovány předpokládané nepříznivé vlivy uplatnění koncepce (tedy realizace stavby), v tomto případě na povrchové a podzemní vody. (...) Pouze na základě vyhodnocení předpokládaných vlivů koncepce na povrchové a spodní vody, bez hydrogeologických průzkumů a znalosti stavebně technického řešení stavby, nelze v návrhu ani v odůvodnění 5aZÚR ÚK „jednoznačně uvést konkrétní opatření, jak by byla situace řešena“ (případně náhradní zdroje vody), jak podatelé požadují.*“ S touto argumentací odpůrce soud souhlasí.

232. Vzhledem k tomu, že *napadená aktualizace* je toliko koncepcí, nikoli záměrem, a není tedy známo přesné umístění stavby VRT a její stavebně technické řešení, nelze předjímat ani konkrétní vlivy na povrchové a podzemní vody, vodní zdroje a riziko povodní. Plně proto postačuje, že SEA obsahuje popis v úvahu přicházejících vlivů včetně hodnocení jejich závažnosti a délky trvání. Soud zároveň zdůrazňuje, že některé z tam popsanych vlivů vůbec nemusí nastat. Zpřesňování umístění trati v rámci územních plánů a v územním řízení může vést například k tomu, že nebude dotčeno žádné ochranné pásmo vodního zdroje. Další vlivy pak mohou být vyloučeny nebo omezeny vhodně zvolenými stavebně technickými řešeními, případně kompenzačními opatřeními. Vše ale bude záviset na konkrétním umístění stavby VRT v rámci *koridoru ŽD1* a jejím stavebně technickém provedení.
233. S navrhovateli lze souhlasit v tom, že každá varianta technického provedení (násep, zářez, estakáda, tunel) bude mít jiné vlivy na okolí, že stavba vysokých náspů může mít negativní vliv na hydrogeologické poměry a že při hloubkovém zakládání staveb se mohou vytvářet hydraulické bariéry a může se změnit proudění podzemní vody. Tato konstatování ostatně odpovídají závěrům SEA. Právě proto však nemůže být posouzení vlivů na úrovni ZÚR podrobnější, neboť konkrétní dopady budoucí stavby, která zatím nebyla vyprojektována, nelze předvídat. Navrhovatelé rovněž správně připomněli, že *napadená aktualizace* neřeší výškové profily koridoru. Jak opakovaně konstatoval soud i odpůrce, jedná se o vymezení koridoru, tj. prázdného pruhu v území, který má s ohledem na charakter ZÚR pouze dva rozměry (výška se skutečně neřeší). Tím pádem pak nemůže být výška zohledněna ani v rámci posuzování vlivů.
234. Vycházejí z těchto úvah soud konstatuje, že nebylo nutné (ani možné) řešit náhradní zdroje pitné vody ani stanovovat postup, jak budou určeny. To bude na místě až v dalších fázích, kdy se vyjasní, které vodní zdroje budou dotčeny a v jakém rozsahu. Za situace, kdy nemusí být dotčeny žádné vodní zdroje, zároveň nemělo smysl hodnotit, jaký by byl vliv na region a na přístupnost a zachování zdrojů pitné vody pro obyvatele. Soud chápe, že se navrhovatelé, obec Židovice i OZNŘ3 obávají ztráty zdrojů pitné vody, nicméně tyto obavy pokládá soud za předčasné. Bude na dotčených osobách, aby při přípravě územních plánů obcí a v územním řízení sledovaly, zda a jaké vodní zdroje budou případně dotčeny, a domáhaly se takových řešení, která případné dopady minimalizují.
235. Soud rovněž rozumí tomu, že navrhovatelé, obec Židovice a OZNŘ4 a OZNŘ6 poukazují na riziko povodní. Vliv *napadené aktualizace* na toto riziko (na záplavové území a na odtokové poměry) však byl posouzen dostatečně – opět vzhledem k charakteru a měřítku ZÚR jakožto koncepce. Konkrétní vlivy bude možné popsat až v okamžiku, kdy bude známo přesné umístění stavby VRT a její stavebně technické řešení. Za současného stavu (tj. k datu vydání *napadené aktualizace* – srov. § 101b odst. 3 s. ř. s.) nelze konkrétní vlivy předjímat. Argumenty navrhovatelů, že změněné odtokové poměry mohou mít fatální následky a způsobit problémy při evakuaci, že obce na své ochranné systémy vynaložily značné prostředky, které by po realizaci VRT přišly vniveč, a že nejde jen o bezprostřední okolí toků, ale i vzdálenější místa s nižší nadmořskou výškou, tak prozatím zůstávají v rovině domněnek a jsou pro nyní řešenou věc bezpředmětné. Totéž platí pro poznámku OZNŘ4, že nová trať přerušuje přirozené dráhy vodních toků, a pro tvrzení OZNŘ6, že je opomíjen územní dopad a charakter území (časté záplavy, blata).
236. K námitce navrhovatelů, že v určitých místech dochází ke kumulaci problémů (koridor v záplavovém území v obytné oblasti a křižování s komunikacemi či vedením vysokého napětí, opatření na omezení hluku), které mohou vést k mnohonásobně vyšším nákladům

na realizaci, soud odkazuje na závěry odpůrce. Ten v rámci rozhodnutí o námitkách (na straně 70) připustil, že „v určitých místech může v konkrétní situaci dojít ke kumulaci problémů a omezení. To se ovšem prokáže až na základě návrhu konkrétního technického řešení stavby a jejího přesného umístění. Ani teoretická možnost kumulace problémů při technickém řešení a realizaci stavby není důvodem pro nerespektování § 36 odst. 3 věty poslední stavebního zákona a řešení podrobností, náležejících svým obsahem územnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí, již v ZÚR“. S tímto názorem se soud ztotožnil.

237. Poté se soud zabýval námitkou nedostatečnosti kompenzačních opatření.
238. Úvodem soud připomíná, že kompenzační opatření ve vztahu k vybrané variantě C jsou uvedena na stranách 45 až 46 textové části odůvodnění *napadené aktualizace*. Požadavky jsou rozděleny do tří kategorií: požadavky na koncepční opatření, požadavky na prostorová opatření a požadavky na projektová opatření.
239. K námitce, že kompenzační opatření jsou formulována velmi obecně a jen pro celé varianty koridoru, soud uvádí, že obecnost kompenzačních opatření je dána stupněm územně plánovací dokumentace, kdy v tomto případě se jedná o ZÚR. K obdobné námitce odpůrce na straně 236 rozhodnutí o námitkách uvedl: „Nelze v rámci ZÚR posuzovat vlivy konkrétní stavby ani jejího následného provozu, to je možné až v územním řízení, na základě dokumentace k územnímu řízení. V ZÚR jsou v rámci posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), vyhodnoceny předpokládané vlivy návrhu (tedy vždy ‚celých‘ koridorů) včetně vlivů sekundárních, a synergické a kumulativní vlivy – vlivy návrhu společně s vlivy stávajících a zamýšlených záměrů. (...) K eliminaci, případně zmírnění předpokládaných negativních vlivů na některé složky životního prostředí, potom směřují navržená eliminační a minimalizační opatření. Vzhledem k povaze předmětu aktualizace ZÚR (vymezení ‚prázdného pruhu území‘), jsou tato opatření ve výroku 5aZÚR ÚK uložena formou úkolů pro další stupně územního plánování a rozhodování stavebního úřadu. V době, kdy není známo technické řešení stavby ani její přesné umístění, nemohou být předvídaný ani konkrétní dopady stavby a provozu na jednotlivé složky životního prostředí včetně obyvatel.“
240. Soud v této souvislosti zároveň poukazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 11. 2018, č. j. 2 As 81/2016-157. V něm Nejvyšší správní soud upozornil na skutečnost, že „stavební zákon nepožaduje po odpůrci na úrovni AZÚR přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u něž dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsáné a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526). Stále totiž není jisté, zda a jak bude určitý záměr v budoucnu realizován“. Soud souhlasí s citovaným judikátem, který považuje za přílehlavý pro nyní řešenou věc, a dodává, že odpůrce postupoval v souladu s ním.
241. Kompenzační opatření považuje soud na rozdíl od navrhovatele a města Chlumce za dostatečná a realizovatelná. Stále je třeba mít na paměti, že *napadená aktualizace* je toliko koncepcí, a není zřejmé, zda a jak konkrétně bude záměr výstavby VRT uskutečněn. Vzhledem k tomu, že kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí plynoucí z provozování VRT a dálnice D8 byly posouzeny dostatečně, nepřisvědčil soud ani námitce, že kompenzační opatření nevycházejí z reálné a pravdivé analýzy.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

242. K námitce navrhovatelů, že kompenzační opatření nezohledňují specifické podmínky v místech podél koridoru, zejména v tzv. úzkých hrdlech, soud podotýká, že navrhovatelé neupřesnili, jaká místa podél koridoru a jaká úzká hrdla mají na mysli. Stále však platí, že odpovídající kompenzační opatření bude možné stanovit až na základě projektu obsahujícího konkrétní umístění stavby VRT v rámci koridoru a její stavebně technické provedení. Soud proto nesdílí ani názor navrhovatelů, že v navazujících procesech již nebude možné dostatečně minimalizovat vlivy záměru na dotčené osoby včetně navrhovatelů a jejich obyvatel a členů. Tvrzení OZNŘ4, že odkaz na budoucí konkrétní technické řešení znamená jen alibistické odložení zásadních problémů, které do budoucna nepřiměřeně zatíží obec a prodraží výstavbu, pak představuje jen nepodloženou domněnku.
243. Soud uzavírá, že vyhodnocení vlivů *napadené aktualizace* na udržitelný rozvoj území a vyhodnocení SEA byla dostatečná a odpovídala požadavkům vyplývajícím z právní úpravy i judikatury Nejvyššího správního soudu. Odpůrce proto nepochybil, pokud při pořizování *napadené aktualizace* z uvedených vyhodnocení vycházel. Vlivy jednotlivých variant koridoru včetně vlivů kumulativních a synergických byly v procesu pořizování *napadené aktualizace* dostatečně posouzeny v míře podrobnosti odpovídající charakteru a měřítku krajské územně plánovací dokumentace. Podrobnější posouzení vlivů a stanovení konkrétních kompenzačních opatření bude možné až poté, kdy bude známo přesné umístění a technické řešení stavby, tj. až na úrovni územních plánů, případně až v územním a stavebním řízení.
244. Dále se soud zaměřil na námitky zpochybňující proveditelnost záměru (výstavby VRT).
245. Odpůrce k otázce proveditelnosti na stranách 234 rozhodnutí o námitkách konstatoval: „*U záměrů povinně převzatých z PÚR je hlavním účelem procesu pořizování (aktualizace) ZÚR (aZÚR) prověření jednotlivých variant, a to zejména z hlediska udržitelného rozvoje území (včetně posouzení vlivů na životní prostředí – SEA a vlivů na evropsky významné lokality a ptáčí oblasti – Natura 2000). Pokud by po prověření v aZÚR nebyla realizovatelná ani jedna varianta, musela by být PÚR aktualizována (v obecné rovině). Stejný princip platí při pořizování územního plánu i vydávání územního rozhodnutí. Pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže.*“ Na straně 234 rozhodnutí o námitkách pak odpůrce podotkl, že „*pokud by po prověření v 5aZÚR ÚK nebyla realizovatelná ani jedna varianta, muselo by, v tomto konkrétním případě, MD prostřednictvím oprávněného investora, najít jiný koridor a vymezit ho v územním rozvojovém plánu ČR (ÚRP) nebo znovu požádat o aktualizaci ZÚR ÚK. Obdobný princip platí při pořizování územního plánu i vydávání územního rozhodnutí. Pokud by se v některé z následných fází záměr prokázal jako nerealizovatelný, realizován být nemůže. Znamená to, že nadřazená dokumentace není závazná absolutně. Tento princip je v souladu s ustálenou judikaturou. V případě návrhu 5aZÚR ÚK však nebylo prokázáno, že by ani jedna z oprávněným investorem předložených variant koridoru ŽD1 nebyla realizovatelná*“ (důraz doplněn soudem). Sám odpůrce tedy připustil, že se v budoucnu může objevit důvod, pro který stavbu trati nebude možné v koridoru ŽD1 provést. Vyloučil však, že by neproveditelnost záměru výstavby VRT byla prokázána v průběhu pořizování *napadené aktualizace*. S tímto závěrem soud souhlasí.
246. Z předložené spisové dokumentace vyplývá, že odpůrce měl k dispozici vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a všechna zákonem předepsaná vyjádření a stanoviska dotčených orgánů. Tyto podklady byly zpracovány pro účely *napadené aktualizace*, tedy hodnotí jednotlivé relevantní skutečnosti na úrovni obecnosti odpovídající charakteru a měřítku krajské územně plánovací

dokumentace. Žádný z uvedených podkladů přitom proveditelnost záměru výstavby VRT nevyklučuje.

247. Podle názoru soudu nelze neproveditelnost uvedeného záměru dovozovat ani z toho, že odpůrce v bodu 69b *napadené aktualizace* stanovil úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Soud nesdílí přesvědčení navrhovatelů, že tyto úkoly prokazují, že pořizovatel nedostatečně prověřil, zda stavbou nedojde k překročení limitů odpovídajících dostatečné a přiměřené ochraně veřejných zájmů (ochrana veřejného zdraví, životního prostředí, přírody a krajiny) a zda je záměr výstavby VRT proveditelný. Námitky poukazující na údajně nedostatečné prověření uvedených skutečností soud již výše shledal nedůvodnými a vysvětlil, že na úrovni *napadené aktualizace* nelze tyto vlivy posuzovat, neboť dosud nebyla zpracována projektová dokumentace popisující konkrétní umístění stavby v koridoru a její stavebně technické řešení.
248. Navrhovatelé zdůrazňovali, že zmíněným postupem je na obce při přípravě územních plánů přenášena povinnost řešit otázky, ke kterým nemají kompetenci, odbornou či finanční kapacitu nebo které nebude možné uspokojivě vyřešit. K tomu soud uvádí, že podle § 43 odst. 3 věty první stavebního zákona *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje, s politikou územního rozvoje a s územním rozvojovým plánem*. Stanovení úkolů pro nižší stupeň územního plánování je tedy zákonem předvídanou možností, která odpovídá hierarchii územního plánování. Koneckonců odpůrce naopak s ohledem na § 36 odst. 3 větou druhou stavebního zákona nebyl oprávněn v *napadené aktualizaci* řešit podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu.
249. Navrhovatelé neupřesnili, k jakým konkrétním úkolům nemají obce kompetenci či odbornou kapacitu. Pokud jde o finanční kapacitu obcí, sami navrhovatelé si odpověděli, že změny územních plánů navazující na *napadenou aktualizaci* bude hradit oprávněný investor; potvrdil to i odpůrce na straně 60 rozhodnutí o námitkách. Soudu zároveň není zřejmé, proč by některou z otázek nebyly obce schopny uspokojivě vyřešit. Navrhovatelé v tomto kontextu zmínili posouzení vlivů na veřejné zdraví, aniž ovšem vysvětlili, proč podle nich není reálné provést posouzení vlivů na veřejné zdraví v každé obci při přípravě územního plánu v odpovídající kvalitě a rozsahu a s požadovanými reálnými výsledky předpokládaných opatření.
250. Neobstojí ani argument navrhovatelů, že většina územních plánů obcí v novém koridoru je již schválena, s tímto koridorem nepočítají a obce nebudou pořizovat změny územních plánů jen z důvodu úkolů stanovených v *napadené aktualizaci*. Podle § 54 odst. 6 stavebního zákona totiž platí, že *obec je povinna bez zbytečného odkladu uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, územním rozvojovým plánem a schválenou politikou územního rozvoje. Do té doby nelze rozhodovat podle částí územního plánu, které jsou v rozporu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, územním rozvojovým plánem nebo s politikou územního rozvoje*. Obdobnou úpravu obsahuje též § 112 odst. 1 nového stavebního zákona. Každá obec je tedy povinna uvést svůj územní plán do souladu s *napadenou aktualizací*.
251. Námitky zpochybňující proveditelnost záměru výstavby VRT tak nejsou důvodné.
252. Soud uzavírá, že při pořizování *napadené aktualizace* nedošlo k porušení žádné ze zásad správního řízení, na které navrhovatelé poukazovali v návrhu, ani k porušení § 18 a § 19 stavebního zákona (cíle a úkoly územního plánování). Soud neshledal ani namítané zásahy

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

do práva navrhovatelů na spravedlivý proces, na příznivé životní prostředí a na informace o životním prostředí (zde ostatně ani navrhovatelé netvrdili, v čem měl zásah spočívat). Soud proto návrh vyhodnotil v mezích uplatněných návrhových bodů jako nedůvodný a podle § 101d odst. 2 s. ř. s. jej zamítl.

253. Dokazování navržené navrhovatelí (vyjma vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 24. 3. 2021) a dokazování navržené OZNŘ3 soud v souladu s § 52 odst. 1 s. ř. s. neprovedl. Shledal totiž, že některé navržené důkazy se netýkají toho, co bylo předmětem *napadené aktualizace* (např. prověření hlukové zátěže D8 EXIT 18-29), případně jsou pro posouzení věci bezpředmětné (např. Porovnání s územní rezervou – porovnání délky a tunelů, zákres borovice černé do mapy, Národní plán povodí Labe) nebo se nevztahují k žádnému z řádně uplatněných návrhových bodů (zejména důkazní návrhy OZNŘ3, tj. Územní plán obce Hrobce – výkres koncepce dopravní infrastruktury, mapové podklady obsažené ve vyjádření OZNŘ3 a záznam ze zasedání *zastupitelstva* ze dne 24. 6. 2024). Ostatní důkazní návrhy pokládá soud za nadbytečné, neboť mu pro posouzení důvodnosti návrhu postačoval obsah spisové dokumentace.
254. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 věty první s. ř. s. Navrhovatelé neměli ve věci úspěch a procesně úspěšnému odpůrci žádné náklady řízení nad rámec jeho úřední činnosti nevznikly, ani jejich náhradu nepožadoval, proto soud vyslovil, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů řízení právo.
255. Osoby zúčastněné na řízení rovněž nemají právo na náhradu nákladů řízení, neboť podle § 60 odst. 5 s. ř. s. má osoba zúčastněná na řízení právo na náhradu jen těch nákladů, které jí vznikly v souvislosti s plněním povinnosti, kterou jí soud uložil, a v tomto řízení soud osobám zúčastněným na řízení žádné povinnosti neuložil.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat **kasační stížnost** ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, sídlem Moravské náměstí 611/6, 657 40 Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti **musí** být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.

Ústí nad Labem 3. února 2025

Ing. Mgr. Martin Jakub Brus v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje G. Z.